

Programma delle Infrastrutture strategiche: l'aggiornamento all'esame del Parlamento

3 Ottobre 2013

E' stato trasmesso al Parlamento l'Allegato III alla Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2013 (Doc. LVII n. 1-bis), contenente il Programma delle Infrastrutture Strategiche, aggiornato al mese di settembre 2013 ([Doc.LVII n. 1-bis, Allegato III](#)) predisposto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ex art. 1 della L. 443/2001 (cd. Legge Obiettivo) per l'individuazione delle infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Il Programma che sarà esaminato congiuntamente alla Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2013 dalle Commissioni Bilancio di Camera e Senato (si veda, al riguardo, [precedente del 30 settembre 2013](#)) ribadisce, in primo luogo, le linee strategiche dell'attuale Governo soffermandosi sulle misure contenute nel **decreto legge 69/2013** (cd. DL "Fare"), recentemente adottato, volto a fissare il principio che "il volano di risorse assegnate all'attuazione dei programmi infrastrutturali deve trasformarsi in Stati di avanzamento lavori". L'erogazione dei SAL costituisce, infatti, una condizione chiave per realizzare due obiettivi importanti: **aumentare i livelli occupazionali ed assicurare il mantenimento del sistema imprenditoriale**.

Vengono, poi, illustrate, le linee strategiche relative a un **pacchetto di riforme** sostanziali da adottare nel corso dell'attuale legislatura tra cui:

- **Riforma della Legge Obiettivo** che dovrà prevedere, sul piano normativo, **l'istituzione di un Fondo Unico Infrastrutture** da implementare annualmente con una quota pari allo 0,3% del Prodotto Interno Lordo e l'elaborazione da parte del Ministero delle Infrastrutture di un **Programma Quinquennale delle Infrastrutture Strategiche** coerente con il Piano comunitario delle Reti TEN-T, da sottoporre all'approvazione del CIPE, che verrà aggiornato annualmente con l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza.

A tale riguardo, in una sezione a parte vengono illustrati i cambiamenti generati dalla Legge Obiettivo nell'assetto programmatico del Paese e le ragioni alla base di una rivisitazione della Legge Obiettivo.

- **Esclusione dai vincoli di Maastricht delle opere** che rivestono una finalità strategica a scala comunitaria **cd. "core network"**.

A tal fine sarà necessario dimostrare la rilevanza del coinvolgimento dell'Italia nel garantire risorse pubbliche e private per la realizzazione di tali interventi, attraverso opere in corso o programmate nonché il rispetto delle indicazioni strategiche definite a scala comunitaria attraverso il Piano delle Reti TEN - T.

- Ricerca di **forme di ottimizzazione del rapporto concessorio nel comparto autostradale**
Al riguardo, si propone l'integrazione di più tratte in esercizio, al fine di consentire il pieno recupero di efficienza delle gestioni, il potenziamento ed il completamento strutturale, tecnologico ed ambientale, nonché l'adeguamento delle infrastrutture ai parametri di sicurezza imposte dalle direttive comunitarie sopravvenute alla stipula delle convenzioni di concessione che necessitano di ingenti investimenti.

- **Riqualificazione urbana** attraverso, la **semplificazione delle procedure** e degli iter urbanistici

con una maggiore integrazione fra pianificazione urbanistica e pianificazione territoriale e focalizzazione su interventi di rinnovo urbano e di rigenerazione del patrimonio immobiliare nonché attraverso la **promozione dell'edilizia "sociale"** (intesa nella sua ampia accezione, comprensiva sia delle iniziative promosse da soggetti privati con vincolo di destinazione sia da soggetti pubblici) con contestuale valorizzazione del patrimonio esistente di edilizia pubblica e di rilancio di iniziative di nuova costruzione di edifici residenziali pubblici.

Viene, inoltre, fornito un aggiornamento del **quadro di avanzamento delle opere indicate nel Programma Infrastrutture dell'anno precedente** distinguendo tra interventi consolidati relativi ad opere completate, appaltate e cantierate ed interventi ancora fermi alla fase programmatica o progettuale nonché descritto il quadro degli interventi che ricoprono una precisa funzione comunitaria.

Tra le **priorità che andranno affrontate nel breve periodo** vengono indicate nel Documento le seguenti:

- **manutenzione straordinaria del territorio**, riguardante non solo le reti infrastrutturali portanti (strade e ferrovie), ma anche l'insieme dei nodi logistici (porti, aeroporti) e urbani;
- **prima fase del Piano Sud**;
- **piano di edilizia scolastica**;
- **piano carceri**;
- **ricostruzione della città dell'Aquila**;
- **politiche per le aree urbane**.

Vengono, altresì, individuati gli ulteriori obiettivi, alcuni dei quali già riportati nel X° Allegato Infrastrutture, da perseguire nel breve periodo, tra i quali si evidenziano i seguenti:

- proporre all'Unione europea di decidere entro il 2013 le **risorse da assegnare alle Reti TEN-T e ai singoli Corridoi** redigendo, per questi ultimi, un Piano Economico e Finanziario;
- **costituire un laboratorio operativo in cui gli operatori del settore tra cui l'ANCE possano analizzare le esperienze vissute nell'attuazione di determinati progetti e verificare le negatività e le criticità incontrate nell'attuazione della Legge Obiettivo**;
- proseguire nell'approfondimento della qualità delle infrastrutture quale possibile concausa della incidentalità sulle strade;
- **intervenire in modo organico nell'assetto organizzativo delle imprese di costruzione**.
Al riguardo, viene sottolineato che in Italia le imprese di costruzione denunciano una relativamente bassa performance in termini di efficienza industriale a causa, soprattutto, dell'incapacità della P.A. di gestire il mercato delle opere pubbliche con efficienza e razionalità. Per superare tale problematica, il Programma ribadisce, come già nel 2012, la **necessità che la P.A. si doti di un sistema di "rating" delle imprese** gestito da società specializzate che utilizzi una serie di criteri quali le reali capacità imprenditoriali dell'impresa, la sua consistenza finanziaria e la serietà dei suoi comportamenti. In particolare, evidenzia l'opportunità di **subordinare l'ingresso nel settore delle costruzioni di nuove imprese ad una sorta di test che validi la capacità di gestire la sicurezza del cantiere e la prevenzione degli infortuni**;
- **definire le linee strategiche della offerta logistica** anche attraverso una ridefinizione della normativa di riferimento.