


ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
COMUNI
ITALIANI

CONFERENZA UNIFICATA
29 ottobre 2009

*Conseguita
nelle
del*

2009
BF

Punto 33 - Elenco B) all'ordine del giorno

**PARERE ANCI PER L'INTESA SULL'ALLEGATO
"INFRASTRUTTURE" AL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE
ECONOMICA- FINANZIARIA CONCERNENTE L'INDIVIDUAZIONE
DELLE INFRASTRUTTURE PUBBLICHE E PRIVATE E DEGLI
INSEDIAMENTI PRODUTTIVI STRATEGICI E DI PRELIMINARE
INTERESSE NAZIONALE, DA REALIZZARE PER LA
MODERNIZZAZIONE E LO SVILUPPO DEL PAESE
(LEGGE OBIETTIVO)**

La qualità dell'ambiente urbano è una sfida che impegna tutti – attori pubblici, privati e del terzo settore – poiché si interviene sulla città fisica, sulla città sociale, su quella costruita e su quella non costruita, su quella produttiva e su quella solidale.

Parlare di qualità dell'ambiente urbano significa parlare soprattutto del fatto che il miglioramento delle città passa attraverso l'utilizzazione e la predisposizione di strumenti programmatori condivisi, partecipati e di ampio respiro.

Riqualificare le città, restituire loro bellezza, valorizzare il paesaggio e l'ambiente, sono questioni legate alla necessità di promuovere una nuova concezione urbana, non più figlia della pratica espansiva del passato, ma di una più adatta e moderna capacità di azione in grado di modificare e migliorare l'assetto urbanistico, reinterpretando le forme dell'abitare, riutilizzando il territorio già consumato, integrando le funzioni, riqualificando e modernizzando la mobilità urbana (nodo cruciale) in senso sostenibile, seguendo le buone pratiche e gli esempi positivi, italiani e stranieri, che oggi indicano come sia possibile raggiungere obiettivi di integrazione, modernizzazione e sostenibilità delle nostre città.

In questo senso, le azioni di investimento (nuove realizzazioni, riqualificazioni, nuovi servizi e opportunità) non devono e non possono essere separate dal contesto e dalla visione complessiva della città e quindi dal suo disegno strategico.

L'ANCI condivide che il tema dello sviluppo infrastrutturale sia una delle priorità su cui il Governo debba investire per superare l'attuale situazione di crisi economico-finanziaria in cui verte il Paese, quale strumento di salvaguardia dell'occupazione e di incentivazione del mercato del lavoro.

Apprezza, inoltre, l'iniziativa intrapresa già dallo scorso anno di accompagnare la manovra finanziaria estiva con uno specifico Allegato al DPEF sulle Infrastrutture, per fare il punto sulla legge obiettivo e sulla realizzazione delle grandi opere strategiche nazionali.

Tuttavia, si ribadisce la necessità di un **coinvolgimento degli enti locali sin dalla pianificazione delle opere** da iscrivere nell'elenco delle priorità individuate dal Ministro Infrastrutture, in considerazione dell'importanza del tema e delle ricadute dirette sui Comuni dalla fase di programmazione alla effettiva realizzazione degli interventi.

L'importanza strategica della realizzazione di infrastrutture per lo sviluppo del Paese non può prescindere da un **costante confronto fra tutti i livelli di Governo**, comprese le amministrazioni comunali, soprattutto alla luce della ulteriore contrazione di risorse economiche di cui sono state oggetto in questi ultimi tempi.

In questo quadro, le forme di partenariato pubblico/privato assumono un ruolo di particolare rilievo per cui occorrerebbe incentivare l'utilizzo di strumenti quali l'istituto del Project Financing e il leasing in costruendo.

A tal proposito, si ritiene importante aver apportato delle modifiche al Project Financing introducendo delle forme di semplificazione per favorire il partenariato pubblico/privato, ma si osserva che l'efficacia di tale procedura di semplificazione normativa potrà trovare riscontro solo a lunga scadenza, poiché dalla programmazione di opere pubbliche, realizzabili con le forme di partenariato sopra citate, fino alla loro realizzazione e successiva gestione decorre un lasso di tempo medio-lungo (circa quattro/cinque anni).

Nel documento in esame vengono individuati tra gli interventi di maggior valenza strategica, quelli inerenti la viabilità, in linea con quanto emerso in una recente indagine



svolta da ANCI-IFEL che evidenzia come questo tipo di realizzazioni, per il carattere strategico che ricoprono, siano quelle per cui è auspicabile una accelerazione nei tempi di realizzazione.

ANCI ritiene, pertanto, positivo lo sforzo del Governo di individuare, parallelamente allo stanziamento di risorse economiche, delle iniziative volte ad individuare delle forme di semplificazione amministrativa e burocratica, riducendo i tempi che intercorrono tra l'iter di presentazione delle proposte progettuali e la cantierizzazione delle opere. Di contro, occorre tenere presente la diversità del territorio nazionale con particolare riferimento alle realtà locali di medie e piccole dimensioni, per le quali sono necessarie procedure differenziate e di sostegno con previsioni temporali di realizzazione adeguate alla loro struttura organizzativa, oltre che alla dotazione economica.

Il tema degli investimenti deve anche essere affrontato attraverso piani e programmi strategici che diano respiro agli investimenti.

In questo senso, abbiamo accolto come un segnale positivo, la decisione del Governo di considerare l'appello dell'ANCI, aumentando le risorse disponibili grazie allo sblocco dei residui passivi per un importo complessivo di 2 miliardi di euro, pari al 4% di quanto risultante dal rendiconto dell'esercizio 2007, rispetto al precedente 2,7%.

Tale provvedimento consentirà ai comuni virtuosi di effettuare il pagamento di opere realizzate o in corso di realizzazione, ai sensi dell'emendamento al decreto anticrisi che autorizza le province e i comuni maggiori di 5.000 abitanti ad escludere dal saldo valido ai fini del patto di stabilità i pagamenti in conto capitale effettuati entro il 31 dicembre 2009.

L'ANCI ribadisce, comunque, la necessità di una **“Legge obiettivo per le Città”** che consenta di conseguire l'obiettivo strategico dell'innovazione e della sicurezza dei centri urbani, iniziativa già peraltro intrapresa nel 2005, ma con un iter parlamentare non terminato ed ora riproposta nel documento in esame.

Occorre varare piani organici di sviluppo del territorio che comprendono infrastrutture pubbliche e private nonché interventi sul patrimonio immobiliare.



Non si tratta solo di una richiesta di intervento finanziario. Quello che va assicurato è un quadro di regole che permettano una gestione rapida e sicura degli interventi.

In caso di opere da realizzare con capitale pubblico, purché nel rispetto della disciplina comunitaria, occorre introdurre alcune deroghe al codice dei contratti pubblici di lavori, servizi e forniture che consentano il rispetto dei tempi di realizzazione, la flessibilità di alcuni strumenti giuridici. In caso di opere da realizzare con capitale privato occorre incentivare l'utilizzo dell'istituto del *Project financing*, che potrebbe essere utilmente impiegato nella realizzazione di alcuni aspetti delle politiche legate al *Social Housing*, in particolare a sostegno di accordi pubblico/privati per il recupero del patrimonio immobiliare già esistente o la realizzazione di nuovi insediamenti abitativi, anche attraverso la messa a disposizione, da parte dei Comuni, delle cosiddette "aree a standard", ovvero aree destinate alla realizzazione di servizi per la collettività come parchi, scuole uffici pubblici.

Vanno definite procedure più snelle, in sostituzione di quelle previste per il rilascio di concessioni o autorizzazioni di varia natura e che precedono la realizzazione di un'opera (progettazione/localizzazione/V.I.A. - valutazione di impatto ambientale)

Devono essere favorite, attraverso la stipulazioni di appositi accordi/protocolli d'intesa, lo svolgimento di attività di supporto per le Amministrazioni locali, avvalendosi di professionalità interne ad Organismi Istituzionali (Consiglio Superiore dei LLPP; l'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, ecc.) per consentire un controllo più capillare sia in fase di programmazione/progettazione, sia in fase di esecuzione dei contratti, soprattutto laddove i Comuni per dimensioni o per ragioni sociali non hanno gli strumenti tecnico/operativi, né le risorse umane per poter agire in modo incisivo.

L'ANCI, inoltre, ribadisce con forza l'esigenza di rifinanziare il "Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale", oltre alle risorse già stanziare dalla Legge Obiettivo per la realizzazione di reti metropolitane, ritenendo prioritario potenziare il trasporto pubblico sia su rotaia che su gomma e rinnovare i veicoli al fine di ridurre l'impatto ambientale avvalendosi delle nuove tecnologie disponibili sul mercato.



Si ritiene, altresì, necessario completare la riforma del Codice della Strada, così come previsto dal documento in esame, al fine di armonizzare la disciplina delle norme di comportamento ed il regime sanzionatorio, adeguandoli alle disposizioni comunitarie ed alle evoluzioni tecnologiche per garantire la tutela della sicurezza stradale.

L'ANCI, infine, in considerazione del programma di azioni che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intende sottoporre all'attenzione del CIPE nel mese di settembre prossimo, ritiene prioritaria una preventiva condivisione della pianificazione di interventi, in particolare per quanto attiene **le opere medio piccole e quelle in materia di edilizia scolastica, ambiti nei quali i Comuni possono fornire un contributo concreto e fattivo per la loro realizzazione.**

In conclusione, si segnala la richiesta del Comune di Viterbo di inserire nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2010-2013 le previsioni di spesa per il nuovo aeroporto di Viterbo ed infrastrutture correlate e per la realizzazione della infrastruttura stradale Corridoio n. 5, tratto ORTE-VITERBO-CIVITAVECCHIA, lotti 1 e 2 Civitavecchia- Cinelli (Vetralla).

