

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME



COMMISSIONE INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E GOVERNO DEL TERRITORIO

Roma, 23 gennaio 2013

Posizione delle Regioni sul documento “Metodi ed Obiettivi per un uso efficace dei Fondi Comunitari 2014-2020” e sul documento “Position Paper dei servizi della Commissione sulla preparazione dell’Accordo di Partenariato e dei Programmi in Italia per il periodo 2014-2020”

La Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio, a esito dell’esame dei documenti in oggetto, ha deciso di associarsi al documento predisposto dalla Commissione Affari comunitari, integrandolo con osservazioni riguardanti il proprio settore di competenza.

A. Osservazioni generali

In primo luogo, si evidenzia la necessità che le politiche di coesione abbiano una dotazione di risorse adeguata; si auspica, inoltre, certezza circa la disponibilità e la tipologia delle risorse nazionali da destinare al cofinanziamento al fine di orientare i processi di programmazione verso i fabbisogni più rilevanti e sentiti. Evidenziando che si tratta delle uniche risorse a disposizione delle Regioni, tale disponibilità assume un rilievo particolarmente importante in questa fase di crisi economica e sociale, con specifico riferimento alla possibilità di rilanciare gli investimenti pubblici e privati a sostegno della crescita e dell'occupazione;

In secondo luogo, risulta opportuno acquisire chiarezza sul tema del “Forte presidio nazionale”: è necessario precisare i ruoli e le competenze del livello nazionale e di quello regionale, chiarendo che non si intende procedere ad una ricentralizzazione delle politiche di coesione, ma ad un percorso di verifica dei risultati attesi e di rafforzamento della Governance.

Si ritiene, pertanto, necessario ampliare la portata delle azioni delineate nel *Documento Barca*, definendo, seppur in stretta sinergia con gli interventi di rango nazionale, risultati attesi e strategie differenziate per ogni livello territoriale e non solo in riferimento ai territori in maggiore ritardo di sviluppo.

Si auspica che le Regioni possano contribuire alla riflessione metodologica, anche alla luce della positiva esperienza di confronto istituzionale che aveva condotto, con riferimento alla programmazione attuale, all'Intesa in Conferenza Unificata sulle "Linee guida per l'impostazione del QSN".

Inoltre, occorre monitorare l'attuale fase di approvazione dei Regolamenti per i prossimi fondi strutturali affinché vengano compresi anche gli ambiti citati nel Position Paper in relazione ad interventi relativi all'obiettivo tematico 7.

Si segnala, infine, che le opzioni strategiche proposte, a livello metodologico, dal Ministro Barca sono in realtà 2 : Città (Grandi aree Metropolitane e maggiori conurbazioni, e Territorio (Aree interne/città medie e piccole/"paeselli"). Si ritiene, cioè, che anche per le aree del Mezzogiorno, pur con maggiori fondi e maggiori opportunità di intervento, le politiche debbano essere articolate tra "Città" e "Territorio", in coerenza col metodo indicato dal Ministro Barca.

Infatti dentro queste grandi campate si possono ricostruire le *policies* delineate dall'Unione Europea - crescita degli assetti produttivi, dell'inclusione sociale, della riduzione della CO2, della crescita economica del Paese, innovazione, valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, mobilità sostenibile, completamento delle reti del trasporto pubblico, etc, personalizzando le azioni sulla base delle specificità e peculiarità di ciascun territorio, di ciascuna "Città", dei differenti contesti regionali.

B. Osservazioni specifiche

B.1 Area tematica 7 - *"Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete"*

La Commissione esprime la piena condivisione del percorso metodologico "risultati attesi- azioni-verifica dei risultati ottenuti"; in particolare per ciò che riguarda il necessario processo di potenziamento del Trasporto pubblico, per il quale si può indicare, in via preliminare, l'obbiettivo di un accrescimento dell'utenza (almeno +30%) e delle performance (quantità di servizi offerti, velocizzazione delle linee, ect...

Ovviamente, **occorre meglio precisare quali siano gli strumenti tecnico-finanziari che la politica di coesione e le politiche ordinarie di livello nazionale possono mettere in campo, a ogni livello territoriale.**

B.2 - Area tematica 4 - *Energia sostenibile e qualità della vita (Sostenere la transizione verso una economia a basse emissioni di Carboni in tutti i settori)*

In relazione all'area tematica 4 (Riduzione della CO2 in area urbana), si condividono le indicazioni contenute nel Position paper della Commissione Europea e nel Documento del Ministro Barca, in ordine alla redazione di progetti Pilota nelle Grandi Aree Metropolitane per l'abbattimento degli oneri da congestione e la diffusione della Mobilità sostenibile: Potenziamento di metrò e trasporto pubblico, mobilità elettrica, pedonalità, mobilità ciclistica .

Al riguardo deve segnalarsi la necessità di una **governance** che, accanto al Ministero per l' Ambiente e al DPS, coinvolga, per la redazione dei Progetti Pilota per la Mobilità Sostenibile e Ciclistica, anche il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, le Regioni e le Città Metropolitane. Anche a livello di Territorio e di sviluppo turistico occorre valutare attentamente il positivo contributo recato dalla diffusione della mobilità sostenibile, (strade rurali ferrovie secondarie, mobilità elettrica, pedonalità e trekking, cicloturismo).

B.3 Condizionalità ex-ante

Le condizionalità previste per l'obiettivo tematico 7. *Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete sono:*

Condizionalità 7.1. Strade: esistenza di un piano generale nazionale dei trasporti che prevede un'adeguata definizione delle priorità di investimento a favore dei principali assi della rete trans europea (di infrastrutture) di trasporto (RTE-T), della rete generale (investimenti diversi da quelli negli assi principali della RTE-T) e della viabilità secondaria (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale);

Condizionalità 7.2. Ferrovie: esistenza nel piano generale nazionale dei trasporti di un capitolo espressamente dedicato allo sviluppo delle ferrovie in cui si dà opportuna priorità agli investimenti sia sui principali assi della rete trans-europea di trasporto (TEN-T), sia sulla rete generale investimenti diversi da quelli negli assi principali della TEN-T), sia sulla linee secondarie del sistema ferroviario in base ai loro contributi alla mobilità, alla sostenibilità e agli effetti di rete a

livello nazionale ed europeo. Gli investimenti coprono asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.

Inoltre, la condizionalità definisce, tra i suoi criteri di adempimento, la necessità di disporre entro il 2016 di un documento strategico di programmazione (**Piano Generale Nazionale dei Trasporti**).

Proposte:

a) La Commissione infrastrutture ritiene indispensabile inserire una terza condizionalità *ex-ante*:

7.3 – Mezzi di trasporto: *esistenza nel piano generale nazionale dei trasporti di un capitolo espressamente dedicato ai mezzi di trasporto di varie modalità, anche ai fini di un efficientamento dei servizi pubblici offerti al cittadino, della riduzione del consumo energetico e dell'inquinamento, nonché dei costi di trasporto.*

b) A seguito di una ricognizione sull'assolvimento della condizionalità ai due livelli - nazionale e regionale:

i) a livello nazionale: la proposta formalizzata dall'Italia è quella di individuare nel DEF e l'Allegato Infrastrutture, opportunamente integrato da analisi di contesto e VAS, il documento programmatico a livello nazionale. A tal fine si auspica che il processo di stesura del nuovo **Allegato Infrastrutture** (conforme ai dettami della condizionalità) avvenga con un adeguato coinvolgimento delle Regioni, sin dalla fase dell'elaborazione, e in raccordo con tutti i Ministeri coinvolti (MIT, MISE, MEF, MCT). Deve però rilevarsi la necessità di Procedere comunque, in parallelo, al rapido aggiornamento (12 mesi) del Piano Nazionale dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile ...

ii) a livello regionale: a seguito della ricognizione sull'assolvimento della condizionalità a livello regionale è risultato che allo stato attuale nessuna Regione sembrerebbe possedere i requisiti necessari. Il MISE consiglia alle Regioni di avviare il processo di "scelta da parte dei decisori" (documento strategico/PRT) basato – analogamente al percorso nazionale - sull'analisi di contesto. I Piani delle regioni (PRT o Piani Direttori) dovranno essere comprensivi o corredati dei criteri di selezione delle priorità e l'individuazione di un gruppo di progetti prioritari.

c) Al fine di capire quale siano le condizionalità che le Regioni devono rispettare, si richiama la necessità di chiarezza sulle **rispettive competenze** dei due livelli istituzionali, quello nazionale e quello regionale (ovvero precisare i margini affinché le regioni non siano solo soggetto attuatore ma

anche proponente), e su quali siano i fondi a cui il quadro di programmazione farà riferimento (Fondi di coesione/strutturali ma anche FSC ex-FAS).

Tra gli interventi più certi risultano gli ITS, i nodi logistici, la mobilità urbana e ciclistica (SFM) e le reti ferroviarie regionali. Anzi, il tema trasporto ferroviario è visto come criticità per l'Italia in quanto gli utenti del TPL sono decresciuti in modo esponenziale. Occorre porre sul piatto della bilancia la Diseconomia di Sistema, propria di un sistema di trasporto pubblico debole, che pertanto costringe il cittadino pendolare a muoversi in auto e, viceversa, quantificare le economie esterne connesse all'incremento dell'utenza.