NEL DEF, DALL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE LA PROGRAMMAZIONE INNOVATIVA AGLI INVESTIMENTI

A poche settimane dalla pubblicazione dei dati contenuti nell'"allegato Infrastrutture" del Documento di Economia e Finanza 2021, l'Italia dovrà spendere 179 miliardi (valore complessivo delle risorse assegnate) per modernizzare le sue infrastrutture e far ripartire il Paese.
L'allegato al DEF introduce un metodo innovativo per la definizione e l'attuazione degli investimenti per uno sviluppo sostenibile, per pianificare, programmare, progettare e realizzare le infrastrutture di un Paese più moderno, competitivo e resiliente, in coerenza con i principi e obiettivi di sviluppo sostenibili dell'Agenda 2030 dell'ONU, del Green Deal europeo e con i Piani nazionali generali e settoriali di riferimento.
In pratica, un modo nuovo di programmare l'Italia che si vuole costruire nei prossimi dieci anni, così come riferito in una nota del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Il nuovo processo di pianificazione fa parte della strategia adottata dal Ministero in linea con il cambio di denominazione e con i contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Fondo complementare.
Abbiamo solo cinque anni per realizzare i progetti previsti dal PNRR utilizzando al meglio i fondi europei e nazionali a disposizione. È necessario perciò pianificare infrastrutture e mobilità in modo innovativo, individuando le priorità secondo una strategia sistemica e integrata.

L'allegato al DEF descrive le scelte del Governo in materia di infrastrutture e mobilità, illustra i risultati delle analisi di contesto necessarie per definire le opere prioritarie per lo sviluppo del Paese e descrive la strategia di lungo periodo del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e del Documento Pluriennale di Pianificazione (Dpp).
Il documento, come ha affermato il Ministro Giovannini, non è solo un piano di spesa, ma un modo nuovo di programmare l'Italia che si vuole costruire nei prossimi dieci anni, aggiungendo che il piano si sviluppa secondo quattro direttrici: l'analisi dei fabbisogni, nuovi criteri per la definizione delle priorità, coerenza con le programmazioni nazionali e settoriali e valutazione dell'impatto degli investimenti di sviluppo sostenibile.

Il MIMS monitorerà strettamente quello che Regioni, Province e Comuni faranno, con il potere di sostituirsi dove verranno riscontrate delle inerzie. È un cambiamento molto importante che forse il Paese non ha colto. La Commissione vuole sapere non solo se sono stati spesi i soldi, ma vuole anche sapere se hanno cambiato la vita dei cittadini, e se sono stati risolti i problemi. Ci si sposta dall'input, cioè dai fondi, al risultato.

Infine, sul PNRR il Ministro ha specificato che "cambia anche il modo di realizzare le infrastrutture che andranno fatte con una nuova logica. Non si potrà più costruire un ponte come è stato fatto fino ad ora. Non si tratta di fare di più, ma di farlo diversamente. Le Linee Guida per la progettazione delle opere, che stanno per uscire, avranno la sostenibilità ambientale come elemento basilare".

Il ponte Genova San Giorgio ha da poco compiuto un anno dalla sua inaugurazione e oggi rappresenta un esempio di come l'Italia possa accelerare il suo percorso di ripresa economica attraverso infrastrutture realizzate in tempi rapidi: si tratta del cosiddetto "Modello Genova", divenuto espressione di un nuovo modo di trasformare gli investimenti in opere concrete.

Dal mese di Agosto sono 102 in totale le opere affidate a Commissari Straordinari di Governo per un valore complessivo di 96 miliardi.
Le 45 nuove opere commissariate tra strade, ferrovie, metropolitane e presidi di pubblica sicurezza sono state affidate ad altri 20 Commissari. Complessivamente, 18 sono infrastrutture stradali e 15 sono infrastrutture ferroviarie.

La nomina di uno o più Commissari Straordinari, figure di alta professionalità tecnico-amministrativa dotate di poteri derogatori al Codice degli Appalti, si è resa necessaria in quanto particolarmente complesse a livello progettuale, con difficoltà esecutiva e realizzativa, e per le procedure tecnico-amministrative, perché hanno un forte impatto a livello sociale.

Le strategie adottate dal MIMS cambiano, per tutto ciò, i sistemi e le modalità nel costruire le opere della rete viaria italiana. Si tratta, quindi, di nuovi criteri per progettare, realizzare e adeguare le nostre infrastrutture di trasporto all'insegna della sostenibilità in un'ottica di lungo periodo sistemica e integrata.

Claudio Capocelli

EDITORIALE

(photo credit: Commissario Ricostruzione Genova)