



Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

INFRASTRUTTURE

DALLA LOGICA DI LISTA ALLA LOGICA DI PROGRAMMA.

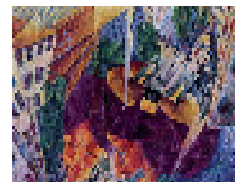
LO STATO ATTUALE E L'OPPORTUNITÀ DI ISTITUIRE UN' AGENZIA REGIONALE PER LE
INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ "ARPIM".

Autore: Alessandro Cervetti

Classe: Guelfi

Tutor: Enrico Vettori / Costante Portatadino





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

ABSTRACT

Nonostante una crescente attenzione della politica in questi anni l'aumento delle attività progettuali e degli investimenti infrastrutturali avviati e programmati sembrano risultare ancora insufficienti rispetto alle esigenze di mobilità poste dallo sviluppo economico e dallo sviluppo delle reti di trasporto e dei servizi europei.

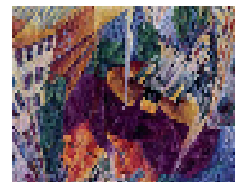
Per superare le problematiche di realizzazione e definire delle precise priorità di intervento è necessario quindi definire un programma funzionale e operativo delle infrastrutture, passando dalla logica della lista a quella del programma con la definizione dei finanziamenti pubblici e il coinvolgimento se necessario dei capitali privati.

La forte spinta dell'Unione Europea di sviluppo infrastrutturale e di liberalizzazione dei mercati e di divisione tra gestori delle infrastrutture ed esercente dei servizi pubblici, porta l'Italia e in particolare la Regione Lombardia a poter sviluppare e attuare il concetto di sussidiarietà atto a migliorare le condizioni necessarie per lo sviluppo infrastrutturale del territorio.

Il primo passo verso l'ottica di programmazione e di gestione coordinata e accurata delle risorse con lo scopo di creare le opportunità realizzative è stato compiuto dalla Regione Lombardia con la costituzione della società mista "Concessioni Autostradali Lombarde" che ha il compito di svolgere tutte le attività gli atti e i rapporti per la realizzazione di Pedemontana, BREBEMI e TEM.

La creazione della CAL può essere quindi l'inizio verso una più sinergica e attenta programmazione e gestione degli interventi per la mobilità che porti alla costituzione di





Seminari di cultura e formazione politica 2007

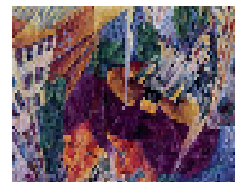
Fiera Milanocity - Milano

un'Agenzia Regionale per le Infrastrutture e la Mobilità che al pari dell'ARPA operi sulla base degli indirizzi della programmazione regionale e svolga attività tecnico-scientifica a favore di Regione, Province, Comuni e Comunità montane ed altri enti pubblici ai fini dell'espletamento delle funzioni a loro attribuite nel campo della gestione complessiva della mobilità.

INDICE

1. Premessa.....	4
2. Il quadro Europeo	6
3. Il Quadro Italiano	8
4. Il quadro Regionale.....	9
5. L'AGenzia Regionale per le Infrastrutture e la Mobilità... 11	
5.1 Esperienze italiane di Agenzia.....	12
5.2 Compiti dell'ARPIM.....	14
5.3 Vantaggi di costituire l'ARPIM.....	16
6. Conclusioni	18
7. Bibliografia.....	21





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Premessa

Le infrastrutture sono sempre state e continueranno ad essere elemento di supporto per lo sviluppo sociale ed economico di ogni territorio nazionale, regionale e locale migliorando i collegamenti e facilitando il movimento delle merci e del “capitale umano”.

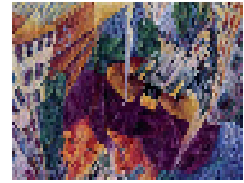
In particolare la realizzazione di nuove opere si pone come “carburante” essenziale per lo sviluppo del paese creando un miglior ambiente di crescita per le imprese e non secondariamente un’opportunità di miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

L’Italia sconta ancora oggi però una condizione di inadeguatezza infrastrutturale rispetto alle esigenze di mobilità poste dallo sviluppo economico e di ritardo nei confronti dei principali Paesi europei, che non è sostanzialmente cambiata negli ultimi anni.

Infatti, pur in presenza di una maggiore attenzione delle politiche di Governo su questo tema, di un aumento delle attività progettuali e di un incremento degli investimenti, gli interventi infrastrutturali avviati e programmati sembrano risultare comunque ampiamente insufficienti e in ritardo nel soddisfare la domanda di mobilità e nel risolvere i nodi che impediscono il pieno sviluppo delle reti di trasporto e dei servizi, denotando il permanere di vincoli di ordine finanziario, politico, legislativo, tecnico e procedurale.

Risulta quindi necessario ed evidente sia a livello nazionale sia a livello locale che per superare le problematiche di realizzazione e definire delle precise priorità di intervento è





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

necessario quindi stabilire un programma funzionale e operativo delle infrastrutture, passando dalla logica della lista a quella del programma con la definizione dei finanziamenti pubblici e il coinvolgimento se necessario dei capitali privati.

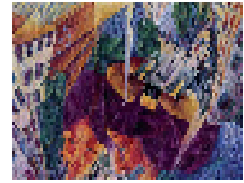
In quest'ottica gli Enti locali hanno l'occasione e la possibilità di sviluppare un sistema decisionale, pianificatorio e di finanziamento delle opere infrastrutturali virtuoso istituendo ove necessario ed opportuno nuove "entità" e società per la gestione, il supporto decisionale e la programmazione degli interventi e della mobilità in generale, come tra l'altro in parte è già avvenuto in questi anni in Regione Lombardia.

Il quadro Europeo

Nel 2001 la Commissione Europea ha redatto il Libro Bianco della "politica europea dei trasporti fino al 2010" col si voleva tracciare un ritratto veritiero dell'attuale situazione dei trasporti e presentare un ambizioso programma di azione. La possibilità di attuare gli interventi previsti e le direttive indicate presupponevano azioni politiche ed economiche atte a migliorare il sistema dei trasporti a livello europeo, nazionale e locale.

In quest'ottica di crescita, miglioramento e competitività del settore trasporti nel settembre 2006 la Commissione Europea ha adottato la Comunicazione del Commissario europeo ai trasporti sui principali risultati delle attività di indagine e monitoraggio dell'avanzamento delle opere infrastrutturali di livello europeo.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Gli stati di avanzamento rilevati hanno evidenziato in molti casi il permanere di vincoli di ordine finanziario, politico, legislativo, tecnico e procedurale che nel 2006 hanno di fatto determinato in molti casi una situazione di stallo nella prosecuzione sia degli iter dei progetti, sia dei cantieri in corso come effettivamente avvenuto anche in Italia con il blocco o rallentamento delle attività del progetto Alta Velocità/Alta Capacità e lo sviluppo delle reti di accesso e distribuzione delle grandi Metropoli.

In particolare l'UE ha evidenziato i seguenti principi:

risulta necessario concentrare le risorse nei progetti atti a risolvere i cosiddetti "colli di bottiglia" che rendono difficile lo spostamento delle merci e delle persone;

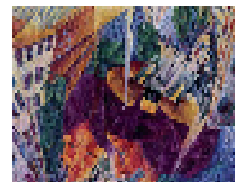
bisogna ripartire le risorse comunitarie disponibili in modo ottimale e secondo un criterio di equità;

risulta doveroso istituire il coordinamento per tutta una serie di aspetti che vanno dalla pianificazione delle infrastrutture, alla politica dei trasporti e alla gestione dei flussi di traffico;

è opportuno incoraggiare la firma di Accordi, nonché la creazione di "commissioni" che consentano ai differenti Paesi ed Enti di coordinare in maniera più efficace la loro pianificazione;

Viene quindi richiesto di aumentare e migliorare gli sforzi per una pianificazione armoniosa e complessiva oltre ad una gestione sempre più efficiente ed efficace mirata alla realizzazione delle opere programmate evitando così periodi di stallo ed immobilizzazione.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Il Quadro Italiano

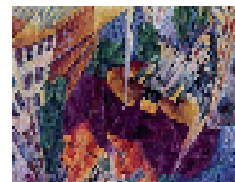
In Italia la passata legislatura aveva individuato nella Legge Obiettivo l'ambito in cui inserire le opere prioritarie, identificando iter procedurali accelerati e definiti nella tempistica, nonché risorse certe per la loro realizzazione. Tuttavia la Legge Obiettivo, pur meritoria nelle intenzioni, si è mostrata meno efficace rispetto alle attese proprio laddove avrebbe dovuto sciogliere i nodi principali. Infatti, la mancanza di una reale valutazione economica e trasportistica dei progetti ha di fatto impedito l'individuazione di una scala di priorità delle opere, comportandone l'inserimento generalizzato nella Legge Obiettivo.

Questa situazione, unitamente alla mancanza di un'organica programmazione temporale e finanziaria per le realizzazioni, al permanere di interessi locali e alle lentezze della burocrazia, ha determinato un sostanziale stato di stallo rispetto all'apertura dei cantieri e al completamento delle opere.

Nel novembre 2006 il ministro Di Pietro ha avviato la definizione del documento sulle infrastrutture prioritarie che a partire dallo stato di fatto delle infrastrutture e dei loro progetti tenda a dare una visione strategica degli interventi, tracci delle linee programmatiche e stabilisca dei criteri di selezione delle priorità che permettano la progressiva realizzazione di un sistema integrato e virtuoso e compatibile con le risorse finanziarie

L'intento è quello di aprire un contatto diretto e continuo tra lo Stato, le Regioni e gli Enti Locali al fine di passare dall'approccio della lista a quello del programma funzionale e operativo attraverso un processo di programmazione condiviso e partecipato.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

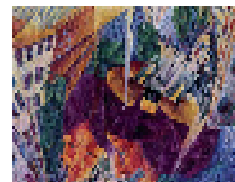
In quest'ottica nel 2007 sono stati aperti differenti Tavoli tra Regioni, Comuni e Stato al fine di velocizzare e rendere più snelle le attività di finanziamento e realizzazione delle opere fondamentali per l'economia nazionale e locale oltre che per la salute dei cittadini.

Il quadro Regionale

La forte spinta dell'Unione Europea di sviluppo infrastrutturale e di liberalizzazione dei mercati e di divisione tra gestori delle infrastrutture ed esercente dei servizi pubblici e la nuova ottica del Governo Centrale di programmazione e di gestione delle infrastrutture ha consentito alle Regioni e in particolare alla Lombardia di poter sviluppare e attuare sempre più il concetto di sussidiarietà verticale ed orizzontale atta a migliorare le condizioni necessarie per lo sviluppo del territorio, il miglioramento dei servizi rispondendo o creando le opportunità per una migliore vivibilità e sviluppo del territorio. La Regione Lombardia ha già attuato una politica di gestione, programmazione e concertazione sia con la definizione di nuove leggi sia con la costituzione di opportune società di gestione e pianificazione.

A livello legislativo La Regione Lombardia nell'ambito della normativa nazionale di Accordi di Programma ha approvato la legge di Programmazione Negoziata Regionale che risulta essere un importante strumento per le scelte programmatiche regionali. In particolare l'Accordo di Programma è lo strumento che sostiene e incoraggia il partecipare





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

attivo di tutte le parti (istituzioni, Enti Locali, soggetti pubblici o parti sociali diverse) coinvolte nell'attuazione di un'opera di interesse generale.

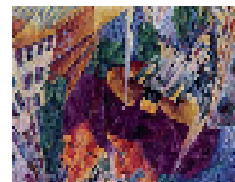
Con l'Accordo di Programma e le intese con il Ministero delle Infrastrutture è stato quindi possibile avviare le procedure per la realizzazione della Pedemontana, della Tangenziale Est Esterna e della BreBeMi.

A livello organizzativo ed operativo a supporto dei suddetti accordi la Regione Lombardia costituendo la società mista "Concessioni Autostradali Lombarde" (CAL) ha compiuto il 19 febbraio 2007 il primo passo verso l'ottica di programmazione e di gestione coordinata e accurata delle risorse con lo scopo di creare le opportunità realizzative necessarie.

Tale società ha infatti, come indica lo statuto, il compito di svolgere tutte le attività gli atti e i rapporti per la realizzazione della Pedemontana, della BREBEMI e della TEM accorciando i tempi di realizzazione e garantendo un monitoraggio continuo delle attività di realizzazione.

Relativamente al trasporto pubblico e alla gestione dello stesso sempre in un ottica di efficientamento delle strutture e della burocrazia per facilitare le decisioni aderendo alle norme europee e nazionali la legge regionale 22/98 richiama il compito dell' Organo di garanzia del trasporto pubblico che "deve svolgere verifiche e adottare ogni iniziativa utile a garantire i principi di pluralità e libera concorrenza tra i soggetti gestori del trasporto pubblico locale con particolare riferimento alle modalità e procedure di affidamento dei servizi, al rispetto delle normative comunitarie e del contenuto dei contratti di servizio successivi all'aggiudicazione delle gare".





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

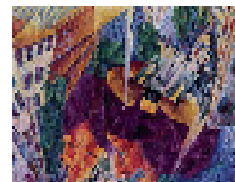
Inoltre l'Organo di garanzia del trasporto pubblico deve "svolgere altresì funzioni di tutela dell'utenza in ordine a quanto previsto nei contratti di servizio sotto il profilo quantitativo, qualitativo e tariffario, proponendo ai soggetti titolari del servizio eventuali interventi sui gestori; verifica la corretta diffusione di informazioni sul servizio del trasporto pubblico; promuove l'adozione della Carta dei servizi di trasporto pubblico locale; esprime pareri e formula osservazioni sulla qualità dei servizi e sulla tutela dei consumatori su richiesta della Regione e degli enti locali titolari del servizio".

L'AGenzia Regionale per le Infrastrutture e la Mobilità

La creazione dell' "Organo di garanzia del trasporto pubblico" e della CAL si possono inquadrare in una nuova ottica di sviluppo sinergico e attento della programmazione e gestione degli interventi per la mobilità che porti alla costituzione di un'Agenzia Regionale per le Infrastrutture e la Mobilità (ARPIM) che al pari dell'Agenzia Regionale per l'Ambiente (ARPA) operi sulla base degli indirizzi della programmazione regionale e svolga attività tecnico-scientifica a favore di Regione, Province, Comuni e Comunità Montane ed altri enti pubblici ai fini dell'espletamento delle funzioni a loro attribuite nel campo della gestione complessiva della mobilità.

L'ARPIM non verrebbe a togliere competenze e autonomia ai differenti Enti del territorio ma anzi potrebbe supportare gli stessi nell'espletamento delle proprie funzioni nel rispetto dei principi di sussidiarietà e con lo scopo di efficientare ed economicizzare le fasi decisionali e attuative.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

In particolare l'ARPIM diverrebbe così la struttura tecnica creata per pianificare gli interventi relativi alla mobilità e gestire i servizi di trasporto pubblico in stretta sinergia con gli Enti pubblici e gli altri soggetti interessati tenendo presente gli elementi di specificità del territorio da sviluppare ed accrescere per valorizzare nell'insieme il posizionamento strategico della Regione Lombardia nell'ampio sistema internazionale.

L'ARPIM potrebbe quindi essere lo strumento essenziale al servizio della Regione per:

l'elaborazione di piani e programmi;

la verifica costante della qualità e dei servizi;

il continuo confronto con le esigenze locali e specifiche di mobilità;

il monitoraggio costante del territorio;

la definizione dei progetti per cui è possibile attuare il Project Financing in modo tale da garantire l'apporto finanziario (pubblico e privato) necessario per la realizzazione delle opere.

La Regione Lombardia potrebbe creare quindi una fondamentale e specifica sinergia tra le differenti società:

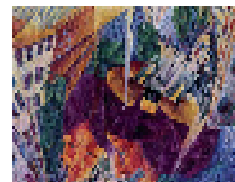
ARPIM per la pianificazione, la regolazione e il controllo della mobilità e il reperimento delle fonti finanziarie pubbliche e private necessarie per la realizzazione delle infrastrutture;

CAL per la gestione operativa dei progetti infrastrutturali;

Il Gruppo Ferrovie Nord e le altre società di trasporto per la gestione del trasporto pubblico ove consentito dalla normativa vigente;

ARPA per la gestione degli aspetti e delle problematiche riassumibili nel termine più ampio di impatto ambientale.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

La Regione Lombardia realizzerebbe quindi una “holding” capace in modo virtuoso di supportare tutti gli Enti del territorio con l’intento comune di aumentare la crescita economica attraverso una mobilità sostenibile coniugata alle complesse esigenze sociali, ambientali ed economiche.

Esperienze italiane di Agenzia

In Italia esistono differenti esempi di Agenzia per il trasporto pubblico e la mobilità sia di carattere regionale sia di carattere comunale.

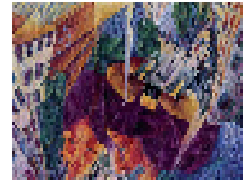
Le Agenzie sono strutturate tra loro differentemente con rapporti più o meno diretti con le pubbliche amministrazioni per le quali svolgono differenti compiti.

In modo semplicistico possono essere suddivise in due macro strutture competenti rispettivamente di trasporto pubblico e di trasporto privato.

Per quest’ultimo i compiti sono per lo più di pianificazione delle infrastrutture e di coordinamento con le attività dei settori comunali, provinciali e regionali competenti per lo sviluppo del territorio e per la gestione delle aree cosiddette verdi.

Per quanto concerne il trasporto pubblico oltre alle attività di pianificazione e programmazione del servizio e delle infrastrutture pubbliche le Agenzie hanno inoltre i compiti di regolatore e in particolare possono essere distinte in distinguere due tipologie essenziali:





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

“leggere” cioè con compiti di regolazione del servizio pubblico (Authority) e di definizione e realizzazione dei documenti necessari per le gare o per i contratti di servizio con i differenti esercenti del trasporto pubblico;

“pesanti” con il compito aggiuntivo rispetto alla tipologia precedente di controllare più approfonditamente il servizio e gestire il parco mezzi e le eventuali strutture necessarie per espletare il servizio.

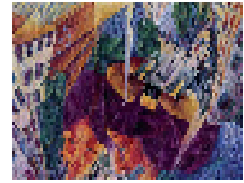
Riassumendo in quasi tutti i casi l’Agenzia si identifica come struttura tecnica ed operativa per la pianificazione e la regolazione della mobilità pubblica e privata secondo gli indirizzi politici degli Enti a cui fanno capo oltre a fornire supporto nella gestione delle attività propedeutiche per l’avvio dei lavori di realizzazione delle infrastrutture (Bandi di prequalifica, Capitolati di gara, ecc.).

Come esempio di livello regionale si porta la realtà della Regione Emilia – Romagna nella quale è stata istituita l’Agenzia Regionale con compiti di supervisione e coordinamento generale delle attività di pianificazione delle differenti Agenzie di livello Provinciale e Comunale.

Esempio, invece, lombardo è l’Agenzia del Comune di Milano istituita nel precedente mandato Alberini con lo scopo principale di gestire e redigere la documentazione per le gare del trasporto pubblico.

Tale Agenzia ha inoltre il compito di supportare l’Amministrazione Pubblica nella pianificazione e programmazione sia del trasporto pubblico sia del trasporto privato, per quanto di propria competenza, oltre ad effettuare studi specifici di mobilità anche correlati agli aspetti ambientali specifici.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Nel caso di Milano l'Agencia effettua inoltre supporto ad altri Comuni con specifici studi e analisi di mobilità, ove legalmente consentito e secondo specifici accordi tra Amministrazioni.

Altro esempio di struttura di supporto agli Enti è il Consorzio UnicoCampania istituito nella Regione Campania.

UnicoCampania è un consorzio di Aziende che gestisce il sistema tariffario regionale dei trasporti pubblici definendo tariffe e regole tariffarie garantendo la suddivisione degli introiti tra i differenti esercenti

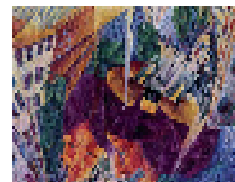
Tale struttura, pur non essendo un'Agencia, da supporto alla Regione Campania nell'analisi dei costi di frequentazione e di introito del servizio pubblico garantendo dati utili e necessari per la pianificazione sia regionale sia locale.

Compiti dell'ARPIM

L'ARPIM si potrebbe configurare come una revisione dell'attuale "Infrastrutture Lombarde" che è una società di capitali interamente posseduta da Regione Lombardia costituita per dare concreta attuazione al "Piano straordinario per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde 2002/2010".

L'ARPIM avrebbe il compito di attuare operativamente la volontà e la programmazione politica in materia di infrastrutture e trasporti e in inoltre curerebbe le fasi di appalto delle opere con la definizione dei contratti e la gestione delle procedure di evidenza pubblica.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Questa nuova struttura Regionale potrebbe così consentire di controllare e supportare le fasi di finanziamento e gestione sia delle infrastrutture sia delle concessioni o contratti di servizio del trasporto pubblico e privato.

In generale L'ARPIM, seguendo gli input politici della Regione, avrebbe i seguenti specifici compiti:

gestire gli accordi nazionali e interregionali;

predisporre atti e studi specifici per l'analisi della mobilità interregionale e di frontiera;

promuovere relazioni interregionali e internazionali con lo scopo di migliorare la mobilità e attivare nuovi canali di finanziamento e cooperazione. gli aggiornamenti ed attuare le indicazioni del Piano per la Mobilità al fine di una migliore accessibilità alle città e alla Regione stessa secondo modalità di trasporto maggiormente compatibili alle esigenze di rispetto ambientale;

svolgere attività di definizione degli indirizzi e delle norme che regolano i trasporti locali, sia di linea che non di linea;

controllare l'efficacia di piani e programmi adottati dagli enti locali;

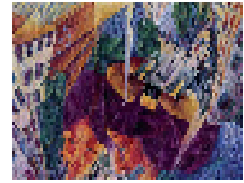
promuovere l'innovazione dei servizi;

monitorare la qualità e quantità dei servizi di mobilità per le attività di pianificazione e regolazione;

analizzare e proporre azioni per il miglioramento della tariffazione;

sviluppare e regolamentare il sistema del trasporto pubblico locale anche a livello tariffario nel rispetto delle compatibilità ambientali in relazione con le attività dell'ARPA.;





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

ricercare finanziamenti (pubblici e privati a livello locale sino ad europeo) per il trasporto pubblico locale, sia per la gestione ordinaria dei servizi che per gli investimenti in mezzi, infrastrutture, tecnologie;

supportare l'elaborazione di norme e direttive che competono alla Regione nei settori del trasporto pubblico di propria competenza;

analizzare e curare gli aspetti tecnologici e organizzativi per migliorare le infrastrutture e i servizi agli utenti;

promuovere l'integrazione del trasporto ferroviario con il servizio metropolitani e loro integrazione con il sistema del trasporto pubblico e della mobilità urbana;

definire e monitorare di standard dei servizi di mobilità pubblica e privata;

redigere la regolamentazione per i servizi di propria competenza;

promuovere e coordinare progetti per migliorare la mobilità urbana, attraverso nuovi piani del traffico, infrastrutture di parcheggio, piste ciclabili proponendo atti normativi e gestendo il finanziamento dei progetti e le relative pratiche per la concessione dei contributi;

promuovere interventi di sostegno e condivisione delle banche dati relative ai trasporti e alla mobilità, in collaborazione con le istituzioni, gli Enti locali, le eventuali Agenzie presenti sul territorio regionale e le altre rappresentanze di interesse sociale;

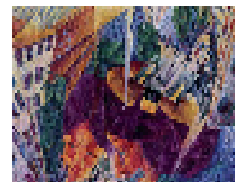
predisporre gli aggiornamenti ed attuare le indicazioni del Piano per la Mobilità al fine di una migliore accessibilità alle città e alla Regione stessa secondo modalità di trasporto maggiormente compatibili alle esigenze di rispetto ambientale.

Vantaggi di costituire l'ARPIM



Fondazione Europa Civiltà – Via Fabio Filzi, 33 – 20124 Milano seminari@europacivilta.it

www.europacivilta.it



Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

I vantaggi offerti dalla costituzione dell'Agencia sono innumerevoli e riguardano molteplici aspetti.

In prima analisi è evidente la possibilità della Regione di dotarsi di una struttura snella ed efficiente che basi il proprio potenziale sulla dinamicità e sulle conoscenze che può ottenere anche a livello di informazioni.

La gestione dei dati e delle informazioni che possono scaturire dai rapporti con le differenti realtà regionali e nazionali renderebbero unica ed eccellente la nuova struttura.

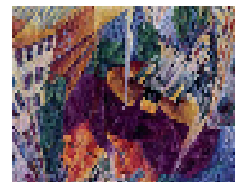
Tali conoscenze sarebbero così messe a disposizione di tutti i soggetti pubblici e privati secondo eventuali gradi di accesso consentendo un nuovo rapporto di sussidiarietà.

In un'ottica più ampia la nuova struttura potrebbe aprire le relazioni con altre realtà nazionali e internazionali con lo scopo di migliorare le proprie conoscenze per adottarle sul proprio territorio e nel contempo creando nuove possibilità di partenariato e collaborazioni almeno in ambito europeo.

Conclusioni

Nella situazione Nazionale e Regionale di assoluta necessità di avvio e realizzazione delle opere pubbliche e di gestione trasparente ed efficace del servizio di trasporto pubblico e delle differenti concessioni/contratti L'Agencia Regionale per le Infrastrutture e la Mobilità (ARPIM) in collaborazione sinergica con le altre società e Agenzie della Regione potrà





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

essere l'occasione per definire un nuovo concetto di beneficio dell'infrastrutturazione del territorio.

Il beneficio potrà essere così valutato non solo in termini di maggiori volumi ed efficienza trasportistica, ma soprattutto in funzione del valore aggiunto prodotto sia sociale sia economico che le infrastrutture ben pianificate e gestite consentono di mantenere e di incrementare.

L'Agenzia può infatti divenire l'elemento qualificato e necessario per avviare sempre più una seria riflessione sulla capacità della finanza pubblica di destinare per il futuro un flusso adeguato di risorse per la realizzazione delle infrastrutture previste.

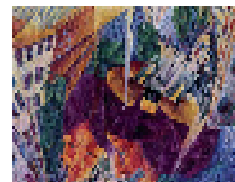
Le infrastrutture infatti devono essere viste come la realizzazione di patrimonio di tutti gli Enti pubblici e come un investimento per lo sviluppo sociale ed economico del territorio e non come solo un costo per la società.

A tal fine l'Agenzia potrebbe avere le competenze e le risorse per valutare la fattibilità, sulla base della loro redditività e sulla capacità di generare benefici economici e territoriali, e quindi la possibilità ricercare capitali per il finanziamento.

La nuova Entità potrà avere la capacità di indicare agli organi politici le condizioni per la realizzazione delle infrastrutture individuando:

laddove esistono già infrastrutture che producono direttamente reddito, la possibilità di destinare parte dei proventi alla realizzazione di nuove opere che insistono su quel territorio





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

e in grado di favorire il riequilibrio modale ove necessario e migliorare la mobilità nel complesso;

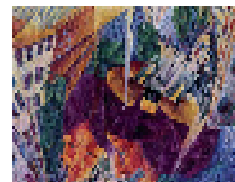
laddove si devono realizzare nuove infrastrutture che producono direttamente reddito, la possibilità di incentivare il ricorso ai capitali privati prevedendo anche la realizzazione di opere infrastrutturali di livello sub-regionale e non direttamente ripagabili ma attuabili in project financing.

Nell'ottica del project financing l'Agenzia potrebbe sviluppare e gestire per conto della Regione Lombardia, o per altri Enti, iniziative di partenariato pubblico-privato volte ad aggregare enti pubblici locali, società concessionarie, istituti bancari, altri enti territoriali e altri soggetti imprenditoriali per la promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture di trasporto e di iniziative di sviluppo immobiliare.

L'ARPIM diverrebbe inoltre il canale con il quale la Regione potrebbe proporre e favorire una maggiore responsabilizzazione dei soggetti locali direttamente coinvolti dalla realizzazione degli interventi con politiche di sussidiarietà e autonomia decisionale, gestionale e fiscale.

Come avviene anche nelle altre realtà regionali o comunali l'Agenzia risulta inoltre essere un soggetto migliore e meno diretto per la gestione del consenso sui differenti interventi. In particolare il nuovo organo potrebbe proporre e gestire il consenso secondo le direttive politiche regionali e inoltre:





Seminari di cultura e formazione politica 2007

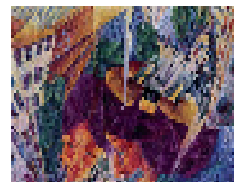
Fiera Milanocity - Milano

delimitando il corretto ambito di espressione del consenso sociale sull'opportunità delle opere o dei servizi, in particolare definendo e consultando gli attori pubblici e privati che operano non solo sul territorio direttamente interessato dai cantieri o dal servizio ma nell'intera area nella quale ricadono direttamente i "benefici" o i "costi" derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura o attuazione del servizio;

garantendo l'espressione, secondo le norme vigenti e gli strumenti disponibili, dei soggetti aventi titolo ad esprimersi per la realizzazione dell'opera e rendendo trasparenti e leggibili dai cittadini le fasi del procedimento amministrativo.

Con questa nuova Agenzia la Regione Lombardia si doterebbe di uno strumento indispensabile ed efficace per la gestione delle infrastrutture e della mobilità su tutto il proprio territorio, che consente inoltre di analizzare dinamicamente i meccanismi di finanza privata permettendo di accedervi in modo virtuoso per far sì che si possa procedere in una logica di programma allo sviluppo socialmente ed ambientalmente compatibile del territorio.





Seminari di cultura e formazione politica 2007

Fiera Milanocity - Milano

Bibliografia

Giorgio Vittadini, Un Io per lo sviluppo, Milano, BUR.

·Roberto Formigoni, Paolo Del Debbio, Una rivoluzione possibile- Dieci anni al governo della Lombardia: che cosa è cambiato, che cosa cambierà. Milano, Mondatori.

LR LOMBARDIA 29-10-1998, n. 22 Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia e ssm
Commissione Europea Libro Bianco — La politica europea dei trasporti fino al 2010: momento delle scelte, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2001

ec.europa.eu/transport/index_it.html Commissione Europea Trasporti

europa.eu.int

