

Emergenza maltempo

L'INCHIESTA / GLI INTERVENTI DELLE REGIONI

Legge obiettivo paralizzata

Dal 2001 a oggi si è passati da 120 a 403 opere strategiche, i costi da 125 a 375 miliardi di euro

Lo spezzatino edilizio

Dalle leggi sull'urbanistica ai piani casa ai regolamenti edilizi, manca il coordinamento

Pochi cantieri, costi alle stelle

Il titolo V ha esasperato i conflitti di programmazione e ha ampliato i poteri di veto delle autonomie

Alessandro Arona

ROMA

La competenza concorrente delle Regioni in materia di infrastrutture e territorio, in seguito alla modifica del Titolo V della Costituzione nel 2001, ha prodotto la lievitazione della lista delle "grandi opere" strategiche, il diffuso aumento di costo dei singoli progetti, il blocco di una serie di specifici progetti, una babele di regole in materia urbanistico-edilizia.

In materia di grandi opere l'effetto più evidente degli ultimi dieci anni è nella lista della legge obiettivo. Nel 2001 erano 120 opere prioritarie nazionali, per un valore di 125 miliardi di euro, ma negli anni l'elenco è via via salito fino a 403 opere per 375 miliardi di euro di costo. Le Regioni hanno imposto ai vari governi di inserire via via nuovi interventi, e il programma della legge obiettivo è finito per diventare di fatto inutile: troppe priorità, nessuna priorità. Una china certo non sufficientemente contrastata dai va-

ri governi, e che ha prodotto oggi di fatto la mancanza di un vero piano di priorità, con decisioni che si prendono caso per caso al Cipe e nelle varie leggi di finanziamento.

Ma la legge obiettivo ha prodotto un altro effetto. Le Regioni, in forza del Titolo V, hanno di fatto un elevato potere nel far inserire nelle delibere Cipe modifiche di tracciato, prescrizioni, opere compensative. Non esistono studi che quantifichino il fenomeno, ma prendiamo ad esempio il caso della tratta ad alta capacità ferroviaria Verona-Padova: il progetto Rfi del 2003 è stato contestato dal Comune di Vicenza e dalla Regione Veneto, che hanno poi imposto un diverso tracciato, con attraversamento in sotterranea e costo aumentato da 2.630 a 4.483 milioni di euro.

Altro caso l'autostrada Tirrenica: nel 2002-2004 la Toscana bloccò il tracciato costiero proposto dall'allora ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi. Quel progetto si rivelò comun-

que, nel tempo, di difficile realizzabilità, e da allora i vari governi e la Regione hanno sempre scelto la condivisione dei progetti, seppure spesso con una dialettica "ruvida". Oggi l'opera è bloccata perché il piano economico-finanziario, con la crisi, non regge più.

L'autostrada Valdastico Nord, il prolungamento a Nord della A31, da Vicenza fino a Trento, è da vent'anni osteggiato dalla Provincia autonoma di Trento, per motivi di impatto ambientale e di scelta prioritaria per le ferrovie. Il Cipe del 10 novembre ha deciso per la prima volta di attivare la procedura speciale per scavalcare la mancata intesa con una Regione: l'ultima parola spetterà al Consiglio dei ministri

Negli ultimi 14 anni, a partire dalla programmazione Ue 2000-2006, sempre più ampio ruolo è stato affidato alle Regioni nella definizione e gestione dei programmi con fondi strutturali, con risultati quasi unanimemente negativi. Da Monti in poi gli

sforzi degli ultimi tre governi sono stati di rafforzare vigilanza e poteri di revoca dello Stato, da una parte, e dare più ruolo al governo nella programmazione. In questi giorni ha debuttato l'Agenzia della Coesione, con lo Sblocca Italia Palazzo Chigi ha potere di riprogrammazione dei piani bloccati, nei piani 2014-2020 una quota più rilevante di risorse sarà gestita dallo Stato.

Nel caso del dissesto idrogeologico è più la mancanza di chiarezza su poteri e governance ad aver prodotto lo stallo. Nel 2009 vengono stanziati due miliardi per un piano straordinario anti-dissesto, definito in accordo Stato-Regioni e poi affidati a commissari di governo. Progetti fatti male, vincoli del Patto di stabilità, scarso coordinamento tra ministero dell'Ambiente, commissari e Regioni, una catena di poteri e responsabilità poco chiare ha prodotto il blocco, con solo il 22% dei cantieri avviati. Da aprile opera la task force di Palazzo Chigi che coordina i presidenti di Regione, resi commissari di governo con il Dl 91/2014, e con potere di revoca dei fondi da parte del Ministero dell'Ambiente.

I FRONTI APERTI

Grandi opere strategiche, difesa del suolo e fondi europei sono state le prime linee dello scontro fra centro e periferia

Stato-Regioni, quando il «conflitto» porta al blocco**LEGGE OBIETTIVO****Le priorità nel programma delle grandi opere**

Nato nel dicembre 2011 come un elenco di 120 opere prioritarie nazionali, per un valore di 125 miliardi di euro, è poi via via salito a 403 opere per 375 miliardi di euro di costo (dati Cresme-Camera) a causa della continua richiesta delle Regioni di inserire nuove opere. Risultato: troppe priorità producono nessuna priorità, e a livello nazionale manca oggi un programma chiaro di infrastrutture prioritarie

FONDI UE**Ritardi di spesa delle risorse europee**

Diffusi ritardi delle Regioni nella spesa dei fondi strutturali 2007-2013. Da spendere 17,6 miliardi entro il 2015, di cui 13,4 nei programmi regionali. A rischiare sono in particolare Campania, Calabria e Sicilia, ma anche Sardegna e Lazio (e anche i piani nazionali Cultura, istruzione e sicurezza). Finora nessun potere del governo verso le Regioni inadempienti, nello Sblocca-Italia potere di revoca e riprogrammazione di Palazzo Chigi

DIFESA DEL SUOLO**Dissesto idrogeologico babele di responsabilità**

Stanziati due miliardi nel 2009, con interventi in accordo Stato-Regioni, poi affidati a commissari di governo. Progetti fatti male, Patto di stabilità, scarso coordinamento tra ministero dell'Ambiente, commissari e Regioni hanno prodotto il blocco, con solo il 22% dei cantieri avviati. Ora task force di Palazzo Chigi che coordina i presidenti di Regione resi commissari di governo. Potere di revoca dei fondi a Palazzo Chigi-Ambiente

COSTI ELEVATI

Infrastrutture e il nodo dei poteri nel Titolo V

Pesa il potere affidato alle Regioni dal Titolo V della Costituzione sulle infrastrutture. La previsione che rende necessaria l'intesa sulla lista delle opere e prevede un potere di "quasi-veto" anche sul tracciato ha inciso in questi anni, più che sul blocco dei progetti, sul fatto che sono state inserite prescrizioni, chieste varianti e opere compensative che hanno fatto aumentare a dismisura i costi

IL NODO CONSULTA

Il metro di Bologna e la sentenza della Corte

Il caso della metropolitana di Bologna portò alla sentenza del 2004 della Corte Costituzionale sulla legge obiettivo: il Cipe approvò e finanziò la metropolitana di Bologna senza aver condiviso l'opera con la Regione Emilia Romagna, e senza averla inserita nell'intesa quadro. La Regione fece ricorso e ottenne dalla Consulta l'annullamento della delibera. L'opera fu poi condivisa con Comune e Regione su un progetto diverso

LE OPERE CONTESE

Dall'autostrada Tirrenica alla Valdastico Nord

Sull'autostrada tirrenica nel 2002-2004 scontro tra ministro delle Infrastrutture e Regione Toscana, che bocciò il tracciato "interno", tutto in variante. Dopo quella fase Governo e Regione hanno sempre scelto la condivisione. Oggi l'opera è bloccata per motivi diversi. Il prolungamento a Nord dell'autostrada che da Vicenza va fino a Trento è da 20 anni osteggiato dalla Provincia di Trento, per motivi di impatto ambientale e di scelta "modale"

