



OPERE UTILI

LE INFRASTRUTTURE CAMBIANO STRADA



deputati PD
Lavoro di gruppo per fatti concreti



SMARTCITY

RIGENERAZIONE URBANA

OPERE UTILI

PREVENIRE IL DISSESTO

PORTI E LOGISTICA

SCUOLE SICURE



MOBILITÀ INTELLIGENTE PER LA SMARTCITY

La mobilità urbana intelligente di mezzi e persone è il presupposto imprescindibile per lo sviluppo delle smartcities, le cosiddette “città intelligenti” che ci proponiamo di realizzare e su cui lavoriamo da mesi, in piena sinergia con il governo, in aula e nelle commissioni parlamentari.

Mobilità intelligente vuol dire tante cose. Per i singoli cittadini significa efficienza dei trasporti e quindi migliore qualità della vita, per le imprese investimenti in ricerca e dinamicità nella proposta produttiva, per la comunità intera sviluppo economico e posti di lavoro nel rispetto dell’ambiente e nel miglioramento delle condizioni di vita metropolitane. In questa visione di una mobilità urbana intelligente anche le piste ciclabili rappresentano un’infrastruttura fondamentale. È stato calcolato, infatti, che il 60% degli spostamenti urbani avviene entro una distanza di 5 Km e che la bicicletta è il mezzo più veloce per muoversi in città. Per questo il Governo sta lavorando ad un Piano per estendere e mettere in sicurezza la rete di piste ciclabili in ambito urbano.

Perché se è vero che per creare lavoro serve sviluppo è altrettanto vero che per creare sviluppo è necessario garantire alle persone e alle merci di **muoversi facilmente**, con un approccio appunto **sostenibile, intelligente, moderno**. Forse non sono parole nuove ma, attenzione, nuova è la nostra idea di COME realizzare questo scopo.

Basta Grandi Opere. E procedure straordinarie. E scelte emergenziali.

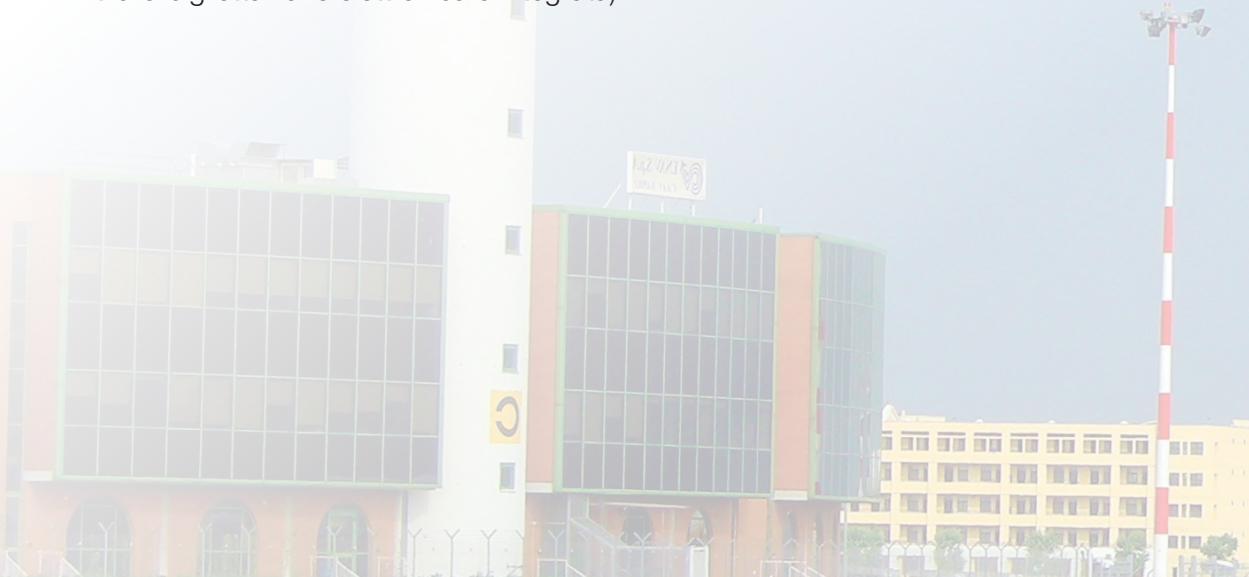
Quell'impostazione ha dimostrato di essere, negli anni e nei fatti, assolutamente sbagliata.

Per prima cosa, perché chiaramente inefficace: il numero delle grandi opere inserite nella Legge Obiettivo è aumentato a dismisura, i lavori sono proseguiti a rilento (un rapporto della Camera dei Deputati stima che sia stato completato appena l'8% delle opere previste) e il loro costo è notevolmente lievitato. E poi perché si è rivelata un formidabile terreno di coltura per corruzione, appalti truccati e infiltrazioni mafiose.

Quindi cambiamo rotta, verso, visione: puntiamo su interventi davvero utili e mirati, diffusi su tutto il territorio, che servano a migliorare la **mobilità quotidiana** delle persone e delle merci in ambito urbano ed extraurbano: metropolitane, strade, autostrade, porti, aeroporti, ferrovie regionali.

Ecco, le strade: sappiamo che lo stato di numerose strade urbane ed extraurbane è spesso trascurato, in alcuni casi addirittura pericoloso. Anche se la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale è di competenza dell'ente territoriale, proprietario o gestore, e quindi non direttamente legato alle scelte e alle azioni di Governo e Parlamento, vogliamo puntare un faro sulla situazione prima che diventi una vera e propria emergenza. E lo abbiamo fatto con un atto di indirizzo approvato all'unanimità che impegna il governo a reperire risorse per garantire la manutenzione stradale, soprattutto ora che è in fase di definizione il **nuovo accordo Anas-Stato**.

Per quanto riguarda la mobilità nelle grandi città, invece, la sfida è ripensare i trasporti come un sistema totalmente integrato. In quest'ottica il Governo sta spingendo per attuare in tempi rapidi la Piattaforma telematica nazionale dei Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS), cioè tutti quei mezzi, materiali o immateriali, che permettono di ottimizzare le risorse e rispettare l'ambiente nell'ambito della mobilità (dai sistemi di car/bike sharing alle auto elettriche, dalle varie applicazioni che permettono di avere informazioni in tempo reale su trasporti pubblici, traffico e incidenti alla bigliettazione elettronica e integrata).





LA RIVOLUZIONE DELLE CITTA: LA RIGENERAZIONE URBANA

Oltre alle infrastrutture per la mobilità urbana ed extraurbana, il cambio di passo radicale impresso dal Pd in questa legislatura riguarda anche la città nel suo complesso, luogo di vita, relazioni, cultura.

L'imperativo categorico è chiudere la fase di espansione indiscriminata delle città e **ridurre drasticamente il consumo di suolo**. L'idea è di puntare tutto sull'esistente: ristrutturare i centri storici, riqualificare le periferie, realizzare spazi verdi, orti urbani, giardini pensili e infrastrutture sostenibili per attività ludiche e culturali.

Questa visione rivoluzionaria va sotto il nome di **rigenerazione urbana** e rappresenta un passaggio epocale verso un nuovo modello di sviluppo che modifica i paradigmi culturali, sociali, economici attraverso la lente della **sostenibilità**.

In Parlamento abbiamo approvato o stiamo esaminando una serie di interventi che convergono su questo obiettivo: dalla conferma e dall'ampliamento delle detrazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie e la riqualificazione energetica e antisismica degli edifici, al disegno di legge per il contenimento del consumo di suolo e la rigenerazione urbana a quello per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni. Nell'ambito delle politiche abitative abbiamo declinato questa visione anche all'interno del **Piano città**, il programma del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dedicato appunto alla rigenerazione delle aree urbane degradate, inserendo nei contratti di valorizzazione urbana firmati tra 28 Comuni e Ministero il reperimento di immobili a canone concordato da destinare alle fasce deboli che non riescono a sostenere i prezzi di mercato.



DALLE GRANDI OPERE ALLE OPERE UTILI

Il Ministro delle Infrastrutture Delrio ha pubblicato lo scorso 10 aprile un documento (l'Allegato Infrastrutture al Def 2015) in cui viene analizzata nel dettaglio la situazione delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e aeree, identificando le debolezze e le opportunità per ogni settore. È un testo strategico che finalmente disegna un Paese collegato più e meglio all'Europa e all'area del Mediterraneo e con trasporti urbani più efficienti e sostenibili.

Radicale anche cambio di prospettiva contenuto nel documento: vogliamo costruire opere utili, con procedure trasparenti e finanziamenti verificabili. In quest'ottica si pongono la scelta di puntare tutto sulle procedure ordinarie in luogo di quelle straordinarie e la drastica riduzione delle opere prioritarie, che passano da 419 a 25: in questo modo si potranno convogliare efficacemente le risorse pubbliche e private disponibili e garantire il reale completamento delle opere. Parallelamente, la riforma del codice degli appalti, in fase di approvazione alla Camera, snellisce la burocrazia e aumenta contemporaneamente i controlli. Un approccio nuovo e serio insomma, che rielabora il quadro delle priorità delle infrastrutture nazionali attraverso soluzioni coerenti ed organiche.

Ma la nostra idea di opere utili ha anche un orizzonte lontano: per allinearci alle effettive necessità e alle indicazioni delle direttive europee, abbiamo avviato una vera e propria **“cura del ferro”**, per modernizzare e rendere più sostenibile la rete di trasporti di persone e merci: per questo più della metà delle risorse stanziate è destinato proprio a ferrovie e metropolitane. Puntare sul ferro vuol dire puntare in una di-

rezione precisa e percorribile di cambiamento, i cui vantaggi sono evidenti a tutti: tempi certi nel trasporto di cose e persone e drastica diminuzione del traffico su gomma con conseguente riduzione di inquinamento atmosferico e consumo di suolo.

LE 25 OPERE STRATEGICHE PRESENTI NEL DEF 2015

FERROVIE

1. Linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Venezia
2. Galleria di base del Brennero
3. Terzo Valico dei Giovi
4. Linea ferroviaria Napoli-Bari
5. Linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo
6. Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione

METROPOLITANE

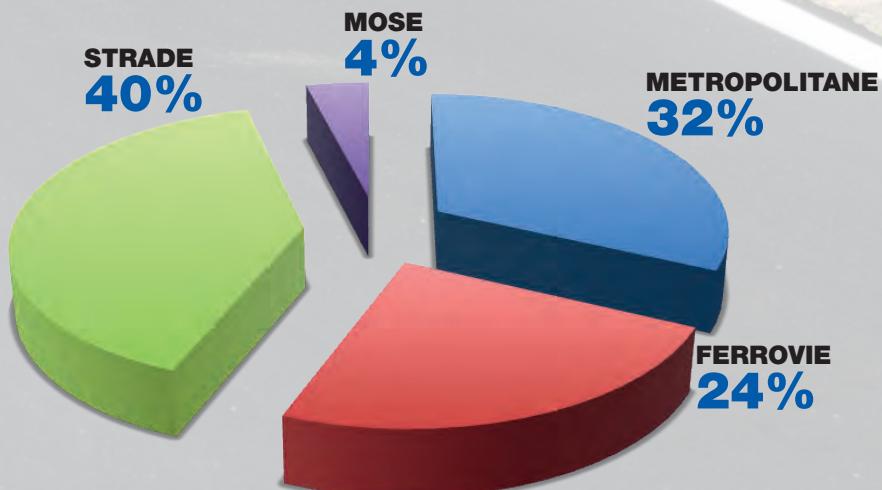
7. Linea metropolitana di Torino
8. Metropolitana di Milano
9. Linea C della metropolitana di Roma
10. Metropolitana di Napoli
11. Circumetnea
12. Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna
13. Nodo di Palermo
14. Tramvia di Firenze

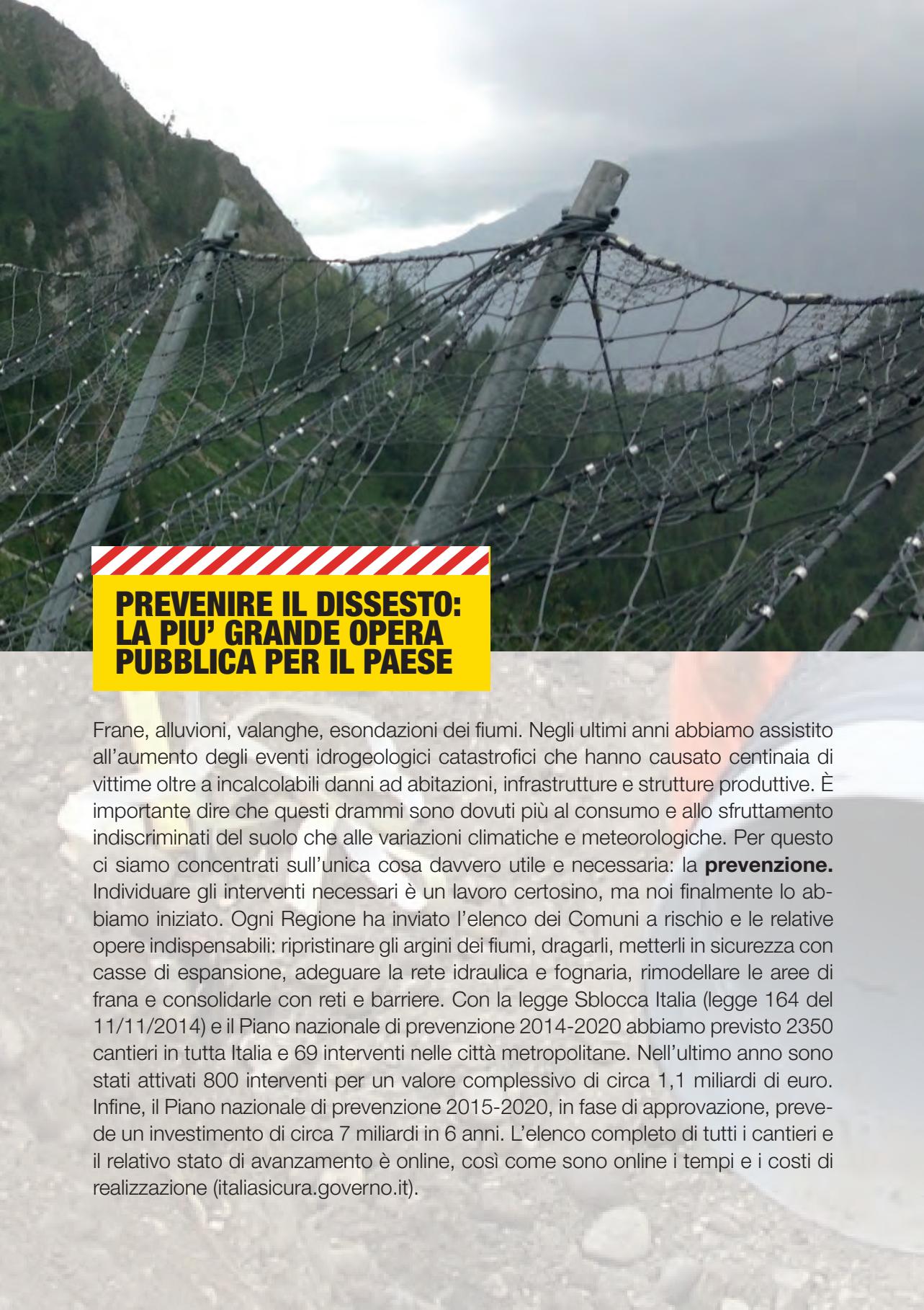
STRADE

15. Autostrada Venezia-Trieste
16. Pedemontana lombarda
17. Pedemontana veneta
18. Tangenziale esterna di Milano
19. Autostrada Salerno-Reggio Calabria
20. Autostrada Agrigento-Caltanissetta
21. Grosseto-Siena
22. Quadrilatero Marche - Umbria
23. S.S. 106 Jonica
24. Potenziamento della S.S. Olbia-Sassari

MOSE

25. MO.S.E.





PREVENIRE IL DISSESTO: LA PIU' GRANDE OPERA PUBBLICA PER IL PAESE

Frane, alluvioni, valanghe, esondazioni dei fiumi. Negli ultimi anni abbiamo assistito all'aumento degli eventi idrogeologici catastrofici che hanno causato centinaia di vittime oltre a incalcolabili danni ad abitazioni, infrastrutture e strutture produttive. È importante dire che questi drammi sono dovuti più al consumo e allo sfruttamento indiscriminati del suolo che alle variazioni climatiche e meteorologiche. Per questo ci siamo concentrati sull'unica cosa davvero utile e necessaria: la **prevenzione**. Individuare gli interventi necessari è un lavoro certosino, ma noi finalmente lo abbiamo iniziato. Ogni Regione ha inviato l'elenco dei Comuni a rischio e le relative opere indispensabili: ripristinare gli argini dei fiumi, dragarli, metterli in sicurezza con casse di espansione, adeguare la rete idraulica e fognaria, rimodellare le aree di frana e consolidarle con reti e barriere. Con la legge Sblocca Italia (legge 164 del 11/11/2014) e il Piano nazionale di prevenzione 2014-2020 abbiamo previsto 2350 cantieri in tutta Italia e 69 interventi nelle città metropolitane. Nell'ultimo anno sono stati attivati 800 interventi per un valore complessivo di circa 1,1 miliardi di euro. Infine, il Piano nazionale di prevenzione 2015-2020, in fase di approvazione, prevede un investimento di circa 7 miliardi in 6 anni. L'elenco completo di tutti i cantieri e il relativo stato di avanzamento è online, così come sono online i tempi e i costi di realizzazione (italiasicura.governo.it).

fatti concreti **ITALIASICURA**

deputati PD
Lavoro di gruppo per fatti concreti

Più di un miliardo contro il dissesto idrogeologico

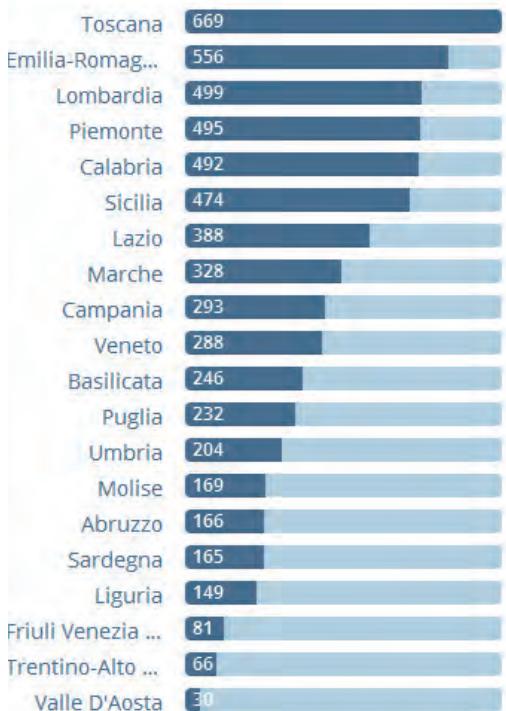
I cantieri del Governo
per le città metropolitane

Cifre in milioni di Euro



DISTRIBUZIONE DEI CANTIERI DIVISI PER REGIONE

Regioni





Per la prima volta l'Italia si è dotata a maggio 2015 di una programmazione nazionale triennale degli interventi di edilizia scolastica per il periodo 2015/2017. Oltre 6.000 gli interventi richiesti dalle Regioni, sentiti gli Enti Locali. Un piano, composto da tre principali filoni, che sta portando l'Italia ad avere scuole più sicure, più belle e più nuove.

Messa in sicurezza e messa a norma: sono le azioni previste dal capitolo #scuolesicure. Con la delibera Cipe del 30 giugno 2014 sono stati stanziati 400 milioni di euro per 1.636 interventi di cui 1.533 già aggiudicati. Con il Decreto del 'Fare', 150 milioni, sono stati finanziati 692 interventi dei quali 418 conclusi (60,4%), 227 avviati (32,8%) e 47 non avviati (6,8%) o non aggiudicati.

Poi ci sono 454 i Comuni che, grazie al Decreto Legge 66/2014 e allo sblocco del patto di stabilità, hanno potuto attuare interventi che rientrano nel progetto #scuolenuove per costruire nuovi edifici scolastici o ristrutturare completamente quelli esistenti (con un importo medio di 500mila euro a cantiere).

Infine #scuolebelle è il capitolo che riguarda gli interventi di piccola manutenzione, decoro e ripristino funzionale degli edifici scolastici. Nel 2014 sono state coinvolte 7.235 scuole, con un finanziamento di 150 milioni di euro. Tra il 2015 e il primo trimestre del 2016, saranno effettuati altri 10mila interventi.

INTERVENTI NELLE SCUOLE



Scuole Nuove



Scuole Sicure - Messa in Sicurezza
Finanziato con D.M. 906 del 5/11/2013



Scuole Sicure - Messa in sicurezza degli elementi non strutturati
Fianziamento delibere CIPE 32/10 e 6/12



Scuole Sostenibili
PON - POR



Scuole Sicure - Adeguamento Sismico
finanziato ex art. 32-bis DL 269/03



Scuole Sostenibili
POI - Energie Rinnovabili



UN PIANO PER I PORTI E LA LOGISTICA

I porti come punti nodali del sistema commerciale e trasportistico europeo sono un tema a cui teniamo particolarmente. Anzi, lo consideriamo strategico per l'economia dell'intero paese: non solo perché l'Italia è terza nel traffico marittimo in Europa e nei porti italiani transita più del 30% dei flussi che attraversano il Mediterraneo; ma anche perché il sistema portuale italiano, sia merci che passeggeri, genera nel complesso circa il 2,6% del PIL del Paese. È una risorsa, e dobbiamo e vogliamo utilizzarla.

Anche la "logistica" dei porti, l'insieme dei servizi che si occupa di sbarcare, trattare e inoltrare merci e persone verso la rete stradale, ferroviaria o marittima è altrettanto importante.

Per queste ragioni nel decreto Sblocca Italia del 2014 abbiamo previsto che fosse redatto, per la prima volta nel nostro Paese, un Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, e lo abbiamo fatto in tempi record: a partire dalla bozza di un comitato di esperti e dagli Stati generali convocati a febbraio, il 30 aprile è stata presentata la versione definitiva del Piano.

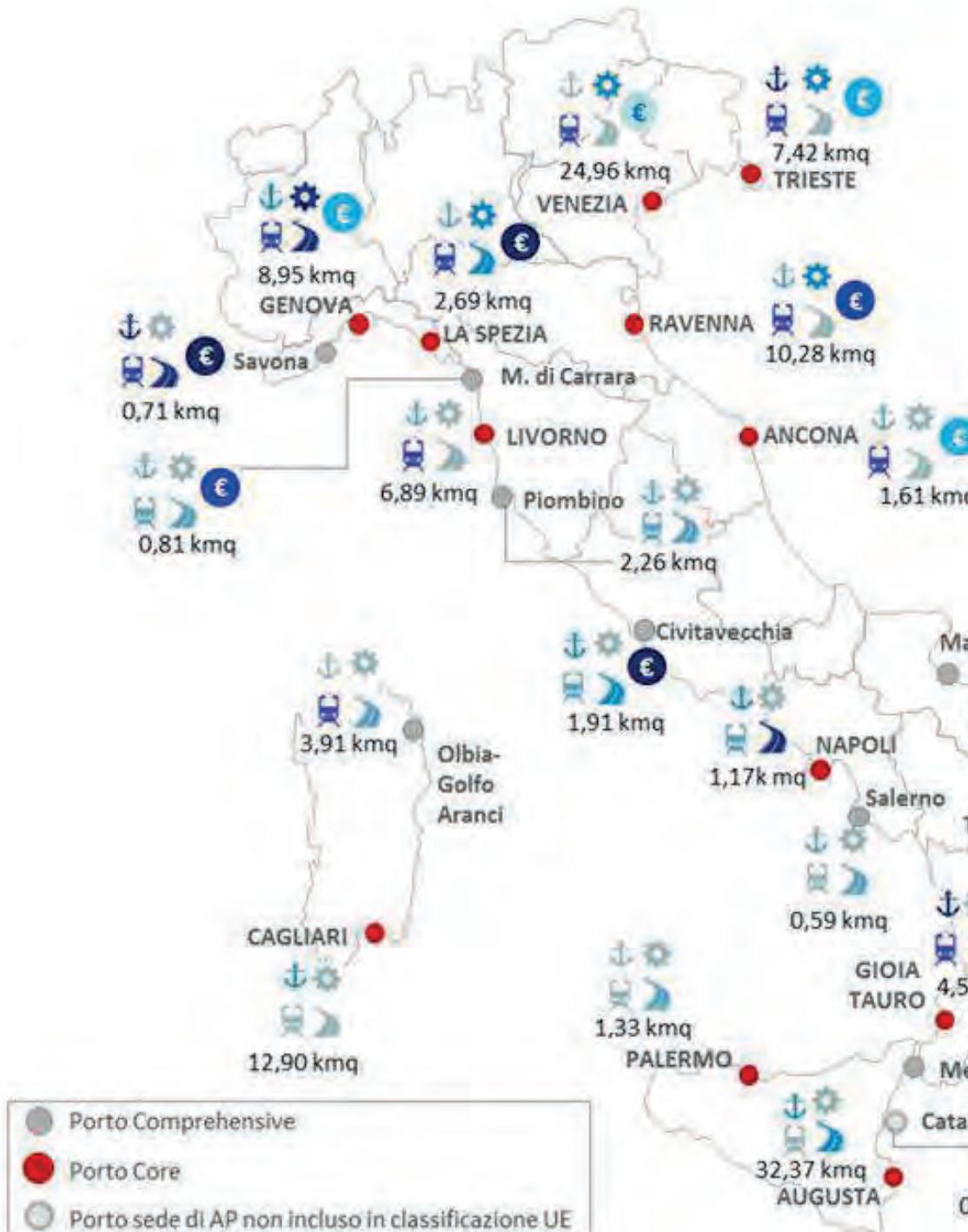
Uno degli obiettivi individuati è la riduzione dei tempi e dei costi della catena logistico-portuale di import ed export, che avrà un impatto diretto sulla competitività del

settore rispetto ai concorrenti mediterranei ed europei, e potrà perfino determinare, potenzialmente, una riduzione dei costi dei prodotti. Il Piano propone una serie di azioni e di iniziative per migliorare le strutture fisiche e organizzative dei porti; altre misure puntano a superare le lungaggini operative e burocratiche e le incertezze sui tempi di uscita delle merci e dei passeggeri dal porto, altre ancora hanno l'obiettivo di ridurre i costi di movimentazione delle merci che nei porti italiani sono ben più elevati dei principali porti concorrenti.

Un'evoluzione che richiede una trasformazione radicale dell'area portuale con attrezzature logistiche e servizi amministrativi, doganali e finanziari avanzati, con connessioni alla rete dei trasporti efficienti e adeguate ai volumi di merci movimentati negli scali. Il Piano sviluppa anche una programmazione e regole chiare per la creazione di una effettiva "rete" portuale e logistica nazionale che operi in modo integrato e in piena collaborazione tra gli scali, con una piattaforma informatica comune (e-platform) in grado di offrire una struttura logistica perfettamente integrata di recepimento, trattamento e inoltro delle merci e servizi efficienti e di qualità a tutti i passeggeri.



PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA



*Superficie totale in km², fonte: ISTAT

** I dati relativi al porto di Manfredonia non sono pervenuti dalla relativa Autorità P





Per saperne di più
www.deputatipd.it

Siamo presenti su:



A cura dell'Ufficio Comunicazione
del Gruppo PD della Camera dei deputati, Luglio 2015