



**Regione Lombardia**

## **Concessioni autostradali regionali della Lombardia Regolamento di attuazione**

# PRESENTAZIONE

Il Regolamento rende operativa una potestà che tra le Regioni italiane è oggi della sola Lombardia: il rilascio di concessioni per la realizzazione di **nuovi itinerari autostradali che si sviluppano nel territorio regionale e ne servono le esigenze di mobilità.**

E' una potestà che la Regione ha fortemente voluto, quale strumento strategico per il recupero di parte dello scollamento sempre più drammatico tra la velocità dello sviluppo e la staticità delle infrastrutture che lo dovrebbero sostenere.

Il Regolamento propone due fronti d'interesse, il primo relativo all'**innovatività della procedura** ed il secondo rispetto alle prime **direttrici cui si pensa di applicare la nuova potestà regionale.** E' spontaneo il riferimento ad opere da tempo attese, necessarie e già in discussione, ma non sempre presenti nella programmazione nazionale: **il sistema tangenziale esterno di Milano, il collegamento tra la nuova autostrada Brescia - Milano ed il Sistema Pedemontano, la Cremona-Mantova-Auto Brennero e il completamento del sistema transpadano.**

Per garantire la realizzazione in tempi brevi delle nuove autostrade, con il massimo apporto di risorse private, la procedura regionale è incentrata su uno **studio di fattibilità "forte", coordinato dalla Regione e mirato a garantire il legame tra partecipazione locale,** componente ingegneristica ed economica, sostenibilità ambientale ed efficacia nel rispondere alle esigenze della mobilità regionale.

L'esperienza maturata nel ricostruire la fattibilità del Sistema Viabilistico Pedemontano e nell'individuare la miglior direttrice per la Brescia-Milano, ha portato infatti e ritenere che **debba essere la Regione in prima persona a sviluppare direttamente la fattibilità delle nuove opere e coordinarne l'approvazione interagendo con il territorio. Ciò è la miglior garanzia di credibilità e celerità del percorso procedurale.**

Il Regolamento prevede inoltre studi di fattibilità che anticipano e sviluppano le analisi e le progettazioni tipiche (oggi) del progetto preliminare e tali da produrre una compiuta definizione delle successive fasi progettuali, dei costi, delle alternative da sciogliere e delle potenzialità, a tutto **vantaggio della credibilità dei progetti** rispetto ai potenziali concessionari, che tra l'altro ne vedono diminuita l'onere progettuale.

**Poter fondare il preliminare su una fattibilità sostanziale, contribuisce a diminuire i margini di indeterminatezza del progetto stesso a tutto vantaggio, oltre che dei costi, di tempi di sviluppo ed approvazione. Tutto ciò si traduce in tempi e costi certi per l'investitore privato.**

Lo stesso iter procedurale previsto non limita per nulla gli spazi d'intervento che gli operatori ritroveranno in sede di gara. La gara stessa, impostata sulla scorta di una fattibilità così dettagliata se non addirittura di un preliminare, è la miglior **garanzia di trasparenza ed efficienza del procedimento.**

**La fattibilità dell'intervento prevista dal Regolamento coniuga quindi:**

- **definizione di un tracciato che risponda alle necessità espresse dal sistema territoriale;**
- **articolazione delle opere occorrenti all'inserimento territoriale del tracciato;**
- **strutturazione di un piano finanziario che dimostri la sostanziale autosostenibilità dell'intervento sotto il profilo finanziario;**
- **consenso a maggioranza degli enti territoriali interessati.**

Sulla base dello Studio di fattibilità la Regione decide se promuovere l'attivazione di un promotore, che sia interessato a farsi carico della progettazione preliminare oppure, in subordine, se procedere in autonomia allo sviluppo della progettazione preliminare, ponendone successivamente l'esito a base della gara di concessione.

Si tratta evidentemente di una scelta strategica. Il primo caso (probabilmente la norma) è indirizzato alle opere per le quali la fattibilità definita dalla Regione descrive i capisaldi funzionali dell'opera senza però specificare nel dettaglio le caratteristiche, lasciando dunque spazio all'offerta di gara ed alla ricchezza propositiva che questa può esprimere.

Il secondo caso si potrà applicare invece ad interventi sostanzialmente consolidati o dall'equilibrio "delicato", per i quali la fattibilità regionale "fotografa" la sola soluzione infrastrutturale possibile e vi sono ben pochi spazi per l'iniziativa privata.

Considerato che la potestà concessoria regionale interviene per accelerare la possibilità di rispondere ad esigenze infrastrutturali sulle quali, a livello territoriale, sono già in corso studi ed approfondimenti a cura di potenziali promotori **il Regolamento prevede una procedura di prima attuazione che consente, entro i tre mesi successivi all'approvazione, la presentazione di proposta diretta alla Regione da parte dell'aspirante promotore**, al quale, in caso di riscontro positivo, si riconosce il ruolo di promotore a pieno titolo ai fini della gara di aggiudicazione.

Infine, ma non per importanza, il tema dell'**interazione tra le concessioni regionali e la Legge obiettivo, apparentemente in "competizione" ma in realtà assolutamente ed efficacemente complementari.**