

Prof. ENNIO CASCETTA

Amministratore Unico

RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti SpA
Presidente di Anas Gruppo FS Italiane

Connettere l'Italia: un nuovo metodo per opere utili snelle e condivise

Torino, 07.02.2018

Indice

- **Le infrastrutture: il punto di partenza e le sue criticità**
- Una nuova stagione di Programmazione, Progettazione e Investimento delle infrastrutture di trasporto in Italia

Il punto di partenza e le sue criticità

- Assenza di un metodo per giungere alle decisioni
- Assenza di un quadro programmatico consistente e coerente

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL 2001)
- Legge Obiettivo (L.443/2001) (*shopping list da 358 Mrd EUR*)
- XI allegato infrastrutturale (2013) (232 Mrd EUR)
- XIII Allegato infrastrutturale (Apr. 2015) (71 Mrd EUR)
- Assenza di linee guida vincolanti per la valutazione dei progetti

- pluralità di documenti di programmazione degli investimenti
- rischi di incoerenza
- selezione poco trasparente delle opere

ALTRE FONTI DI PROGRAMMAZIONE

Contratto di
Programma di RFI



Contratto di
Programma ANAS



Programma
Investimenti
Aeroporti



Programmi 24
Autorità Portuali



Plani Regionali dei
Trasporti



Concessioni
Autostradali



Il punto di partenza e le sue criticità

- Retorica delle grandi opere e della frammentazione delle risorse:
 - pluralità di cantieri con dispersione dei fondi su opere spesso incompiute e comunque con tempi di realizzazione lunghissimi
- Risorse incerte nel medio e lungo periodo
 - contratti di programma con tanti progetti e fondi non adeguati
- progettazione tecnica non ottimale
 - rischi di *overdesign* ➔ progetti costosi
 - progetti non condivisi con i territori ➔ allungamento dei tempi e dei costi

Il punto di partenza e le sue criticità

Troppo cemento, opere brutte e sovradimensionate



Napoli



Superstrada Agrigento



Stazione ferroviaria Roma

La sindrome DAD (Decide, Announce, Defend)

Susskind L. e Elliot M. (1983), Paternalism, Conflict and Coproduction, Plenum Press, New York

... colpisce l'amministrazione promotrice che:

- Prende la sua **Decisione** al chiuso con i suoi esperti e i suoi tecnici
- Soltanto alla fine, quando la scelta appare solida, argomentata e documentata, la **Annuncia** al pubblico
- A quel punto, si apre un vero e proprio assalto alla diligenza e l'amministrazione proponente sarà costretta a **Difendere** la scelta compiuta, senza avere la possibilità di migliorarla (se non marginalmente) o di metterla in discussione

- La sindrome DAD è molto pericolosa. Rischia di portare allo stallo, all'immobilità al muro contro muro... alla così detta **sindrome NYMBY** (*"Not In My Back Yard"* ossia *"non nel mio giardino"*, *"non sotto casa mia"*)
- Le comunità locali tendono a mobilitarsi contro progetti di interesse generale che percepiscono come una minaccia per i propri interessi o la propria identità

- **La sindrome NYMBY:** Alcuni esempi di reazioni delle comunità locali in Italia

Altà Velocità Torino-Lione in Val di Susa



- **La sindrome NYMBY:** Alcuni esempi di reazioni delle comunità locali in Italia

Termovalorizzatore di Acerra (NA)



Indice

- Le infrastrutture: il punto di partenza e le sue criticità
- **Una nuova stagione di Programmazione, Progettazione e Investimento delle infrastrutture di trasporto in Italia**

Obiettivi e strategie



Allegato DEF, 2016, 2017



Connettere l'Italia: fabbisogni e programmi/progetti infrastrutturali al 2030

- **108 opere e programmi di intervento prioritari**, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che contribuiscono agli obiettivi strategici **sullo SNIT di 1° livello (le nostre «TIN-T»)**
- **interventi:**
 - **progetti invarianti (58%)**: opere in corso o con obbligazioni giuridiche vincolanti
 - **project review (13%)**: revisione di progetti non avviati suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi e per una maggiore sostenibilità
 - **progetti di fattibilità e valutazione ex ante (29%)**: nuove opere
- **risorse**: programmi/interventi invarianti **126.3 Mld € di cui circa 94.2 Mld € già finanziati (75%)** e ulteriori **12.5 Mld € da allocare per coprire fabbisogni** (stanziati in legge di Bilancio 2018)

Connettere l'Italia: fabbisogni e programmi/progetti infrastrutturali al 2030



FERROVIE	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
AVR	9.340	7.829	17.169
Valichi ferroviari	14.674	6.477	21.151
Treno merci europeo e altri interventi	7.415	4.144	11.559
TOTALE	31.429	18.450	49.879



CITTA' METROPOLITANE	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
Metro, Tram e ex-concesse	10.383	2.712	13.095
Ferro	6.179	2.508	8.687
TOTALE	16.562	5.220	21.782



PORTI E CONNESSIONI	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
Porti	1.935	125	2.060
Collegamenti di ultimo miglio	293	0	293
TOTALE	2.228	125	2.353

Connettere l'Italia: fabbisogni e programmi/progetti infrastrutturali al 2030



COMPLETAMENTI E NUOVE STRADE

	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
Completamenti	5.890	356	6.242
Nuovi interventi	2.630	0	2.630
TOTALE	8.520	356	8.876



AEROPORTI E CONNESSIONI

	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
Aeroporti	3.693	0	3.693
Collegamenti di ultimo miglio ferroviario	1.248	0	1.248
TOTALE	4.941	0	4.941



COMPLETAMENTI E NUOVE AUTOSTRADE

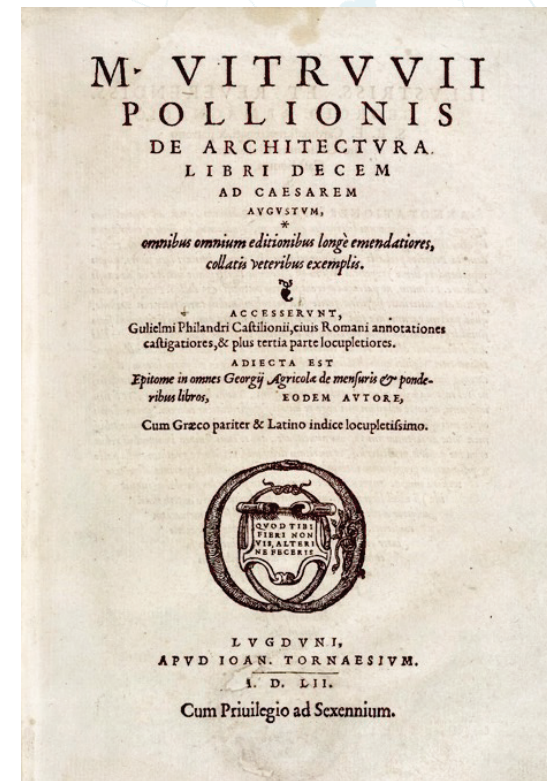
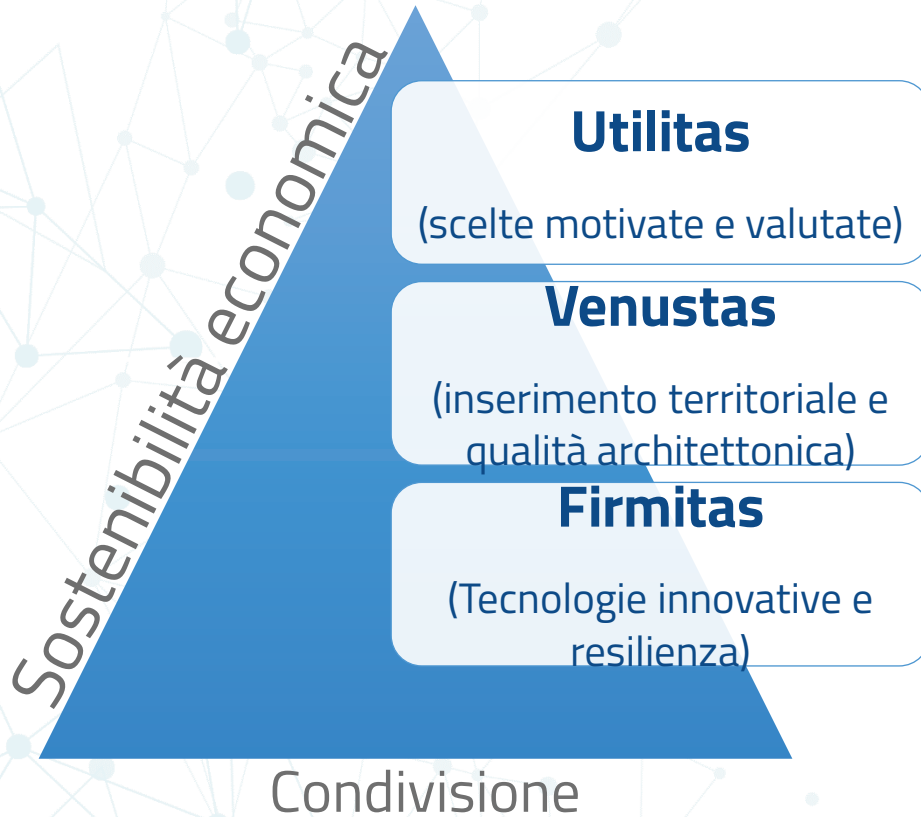
	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
Completamenti	2.019	0	2.019
Nuovi interventi	16.855	91	16.946
TOTALE	18.874	91	18.965



MANUTENZIONI

	Disponibili	Fabbisogno	TOTALE
Strade	7.605	4.109	11.714
Ferrovie	4.026	3.800	7.826
TOTALE	11.631	7.909	19.540

• La Vision



Superare la Legge Obiettivo

PIANIFICAZIONE

Nuovo **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**
Obiettivi e le Strategie

1



**Allegato
DEF 2016**



**Allegato
DEF 2017**

**Programmazione e
Progettazione nel
Nuovo Codice degli
Appalti**

2

PROGRAMMAZIONE

**Linee Guida per la valutazione
Documento Pluriennale di
Pianificazione**

PROGETTAZIONE

Progetto di fattibilità
per infrastrutture migliori,
Dibattito Pubblico
per opere condivise

3



Il progetto di fattibilità tecnica ed economica

(Artt.23, 202 d.lgs. n. 50/2016)

- **indispensabile per ammissione a finanziamenti delle opere** da seguire
- Può essere diviso in due parti:
 1. **valutazione e confronto tra diverse alternative di progetto**, al fine di individuare (scegliere) quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività (art. 23, comma 5 del D.lgs. n. 50 del 2016);
 2. **progettazione di dettaglio per la soluzione progettuale scelta**.
- si verifica la fattibilità tecnico- economiche, ambientali e territoriali per la realizzazione dell'infrastruttura comprendendo analisi come:
 - fabbisogni della collettività
 - qualità tecnico-funzionale ed architettonica
 - conformità alle norme ambientali, urbanistiche, paesaggistiche,
- fondo progettazione: sono stati stanziati circa 400 mln di euro di cui 110 mln di euro per i primi tre anni

Il progetto di fattibilità

Fase 1

PRIMA FASE
Valutazione ex-ante



Analisi della domanda
Analisi del rischio
Analisi costi-benefici

**DIBATTITO
PUBBLICO**

Individuazione della migliore
alternativa progettuale

Fase 2

SECONDA FASE

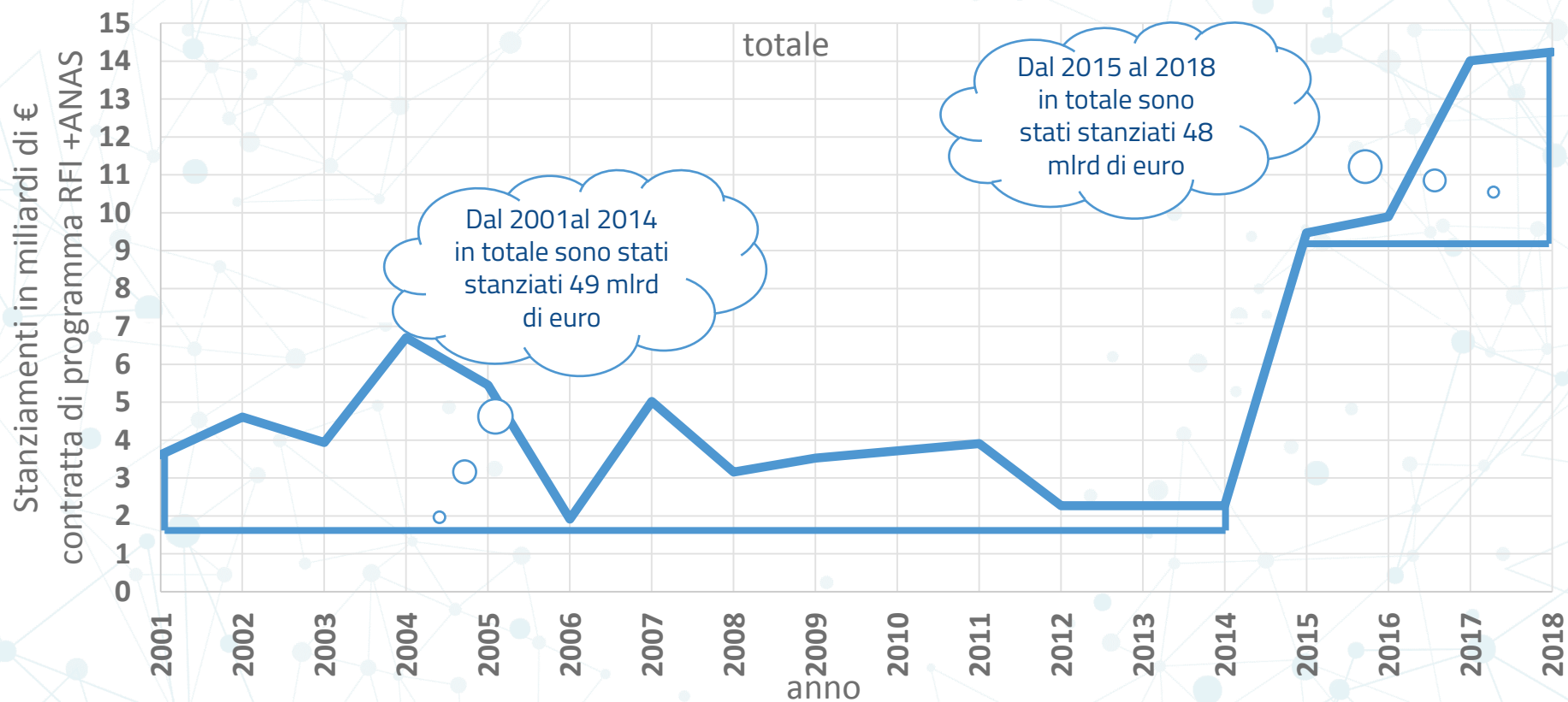
Elaborati progettuali
e indagini geognostiche



(D.Lgs.228/2011)

Linee Guida
per la valutazione
degli investimenti
Pubblici

Progetti di qualità e opere condivise per la nuova stagione





Strada romana- 79 d.c.

**Bisogna tornare alle nostre migliori
tradizioni nella progettazione e nella
realizzazione delle infrastrutture**



Stazione Afragola (Zaha Hadid) - 2017