

REPUBBLICA

# Infrastrutture per lo sviluppo

Tavolo di lavoro

“I costi delle infrastrutture”

**Eugenio Belloni**

*Roma, 24 gennaio 2012*

# 3 tavoli di lavoro, 3 obiettivi

## 1) I costi delle infrastrutture

*Infrastrutture low-cost*

## 2) Il quadro regolatorio e le procedure di decisione

*Procedure fast-track*

## 3) Gli strumenti finanziari e gli incentivi fiscali

*Finanza di progetto e PPP*

# Un lavoro che ha coinvolto istituzioni e stakeholders:

**Francesca Amaturo - PCM**

**Massimo Averardi - ANAS**

**Mario Bergamo - Autostrade**

**Giuliana Bo - UTFP**

**Alessandro Bracaletti – CDP**

**Alessandro Cardi - ENAC**

**Micaela Celio – UTFP**

**Vincenzo Cerulli Irelli – Cerulli Irelli**

**Davide Colaccino - CDP**

**Paolo Costa – Aut. Port. di Venezia**

**Luca Daniele - Autostrade**

**Matteo Del Fante - CDP**

**Michele Del Principe – FS Italferr**

**Stefano De Marinis - AGI**

**Claudio De Vincenti – ASTRID**

**Mauro Diez - ENAC**

**Antonino Ercolano – ANAS**

**Gabriele Ferrante - UTFP**

**Luigi Fiorentino - AGCM**

**Christian Iaione - ASTRID**

**Ercole Incalza – MIT**

**Mario Lupo – AGI**

**Andrea Manfron - AISCAT**

**Rainer Masera - PCM**

**Alessia Montani – Cerulli Irelli**

**Barbara Morgante – FS**

**Francesco Nerli - Assoport**

**Settimio Nucci - ANAS**

**Nicola Oliva – AGI**

**Alessandro Palanza - Italiadecide**

**Ilaria Paradisi - UTFP**

**Gabriele Pasquini– UTFP**

**Manfredo Paulucci de Calboli – UTFP**

**Sabrina Petrucci - Italiadecide**

**Gian Claudio Picardi – ANAS**

**Ruggiero Pinto - ANAS**

**Stefano Riela – ResPublica**

**Maura Sabato – ANAS**

**Jacopo Sce - ASTRID**

**Massimo Schintu - AISCAT**

**Enrico Seta – Italiadecide**

**Alessandro Tonetti - CDP**

**Luisa Torchia – ASTRID**

**Gennarino Tozzi - Autostrade**

**Ida Tramonti - MIT**

**Matteo Triglia – FS-RFI**

**Paolo Urbani - ASTRID**

**Umberto Vallarino - Autostrade**

**Claudio Vezzosi - AGI**

**Laura Zanarini - MEF**

# Primo tavolo “I costi delle infrastrutture”

Coordinatore: **Eugenio Belloni**, Presidente di Fondazione ResPublica

Partecipano:

- **Giovanni Castellucci**, AD di Atlantia - Autostrade per l'Italia
- **Ercole Incalza**, Capo della Struttura tecnica di missione - MIT
- **Maurizio Maresca**, Vicepresidente Unicredit Logistics
- **Mauro Moretti**, AD di Ferrovie dello Stato
- **Enrico Seta**, Consigliere della Camera dei Deputati

# Il modus operandi

## 1) Pensando “laterale”

*Fuori dalla visione tradizionale, la scarsità di risorse crea opportunità di discontinuità nelle scelte di investimento*

## 2) Imparando dalle esperienze internazionali

*Studio sul campo delle best practices europee*

## 3) Coinvolgendo i principali stakeholders

*Portatori di interessi sia privati che pubblici*

## 4) Analisi costi e benefici e relativo check and balance

*Controllare la dinamica della domanda. Programmare il fasaggio degli interventi*

# Il contesto

- L'urgenza di **cantierare le opere d'interesse strategico** per il Paese e un vincolo di bilancio dello Stato poco flessibile obbliga a una scelta efficiente di allocazione delle risorse.
- Con Connecting Europe, programma della C.E. per una rete europea, l'Italia si è impegnata a realizzare opere per **75 Mld di euro** entro il 2020.
- Con una **modesta capacità di autofinanziamento**, bisogna ridurre i costi di investimento e aumentare i ricavi del servizio di trasporto.
- E' necessario quindi **realizzare le infrastrutture**:
  - al minor costo possibile (allineato alla media europea),
  - nel minor tempo possibile (semplificando le procedure e rendendole certe),
  - con il minor contributo finanziario pubblico possibile.

# Il costo delle opere

Esistono fattori che hanno un impatto su costi:

- **Caratteristiche dei territori** attraversati (orografia, sismicità, forte antropizzazione, presenza di un patrimonio artistico e archeologico),
- L'**aleatorietà delle caratteristiche delle opere** completamente stravolte nel passaggio dalle definizioni preliminari a quelle definitive e, in ultimo, esecutive.
- L'**over-design** e la qualità dell'iter progettuale.
- La forte incidenza delle **opere compensative** e di **mitigazione ambientale**.
- Il mancato rispetto dei cronoprogrammi contrattuali e quindi l'**allungamento dei tempi** di realizzazione.
- I **contenziosi** in sede di esecuzione delle opere.

# Proposte (1)

## Eliminare i costi superflui delle infrastrutture di trasporto rispetto alla loro funzionalità

- 1) Rivedere la concezione di una rete di trasporto coerente con la dinamica della domanda: una **progettazione “frugale ed essenziale”**.
- 2) Abbandonare, per le infrastrutture ferroviarie, la logica che unisce Alta Velocità (AV) e Alta Capacità (AC). Puntare sulla **modernizzazione delle linee esistenti**, per i valichi sono preferibili linee ottimizzate per più basse velocità tipiche delle merci (traffico prevalente). Concentrarsi sui nodi. (art. 53 D.L.)
- 3) Per le infrastrutture stradali privilegiare la localizzazione di tracciati che non comportino un incremento dei costi.
- 4) Sul tema delle terre e rocce da scavo intervenire sulle incertezze interpretative della normativa nelle procedure, sia operative che autorizzative, che generano ripercussioni significative su tempi e costi (art. 49 D.L.).



# Proposte (2)

## Ridurre il costo/km delle autostrade e delle linee ferroviarie

- 5) **Ridurre l'impatto dell'over-design.** Valutare l'efficacia degli standard contrattuali dettati dalle norme di sicurezza e rivedere le norme nazionali con allineamento alle norme europee (art. 53 del D.L.)
- 6) **Rivedere l'efficacia dell'iter progettuale** per avviare la realizzazione dopo aver operato tutte le scelte tecniche necessarie al fine di ridurre l'aleatorietà in fase di realizzazione. La stazione appaltante dovrà mettere a gara un progetto preliminare con caratteristiche ben definite e approvate dagli EELL (da progetto definitivo) con le richieste della Conferenza dei Servizi e la VIA (art. 52 e 55 del D.L. con libertà tra progetto preliminare e definitivo)
- 7) Imporre un **vincolo** alla soglia massima del valore dell'opera sia per le opere compensative che per le **mitigazioni ambientali**. Maggiore responsabilizzazione degli Enti Locali nella Conferenza di Servizi.
- 8) Avere certezza dei tempi e dei costi di realizzazione utilizzando contratti di **Partnership Pubblico-Privato (PPP)**
- 9) Rispondere alla domanda di mobilità con una gestione più efficiente dell'offerta disponibile, applicando soluzioni tecnologiche avanzate: **investire in innovazione, tecnologia ed elettronica.**

# Proposte (3)

## Aumentare i ricavi/km delle opere

- 10) Sostenere l'introduzione di **strumenti per tassare le esternalità negative** (es. pedaggi cross-modal) in linea con gli obiettivi di crescita sostenibile dell'UE (20-20-20).
- 11) Sostenere l'introduzione di **strumenti per beneficiare delle esternalità positive** generate dalle nuove infrastrutture di trasporto (es. vendita dei diritti di emissione di CO2 e cattura del valore immobiliare).
- 12) Costituire un **fondo speciale per le infrastrutture** per convogliare il flusso di risorse generato dall'applicazione degli strumenti sopradescritti, per finanziare opere legate al territorio di riferimento (earmark es. G.R.A.).
- 13) **Aumentare i pedaggi** per il traffico ferroviario passeggeri sulle tratte AV in virtù delle caratteristiche della domanda di mobilità.

# Proposte (4)

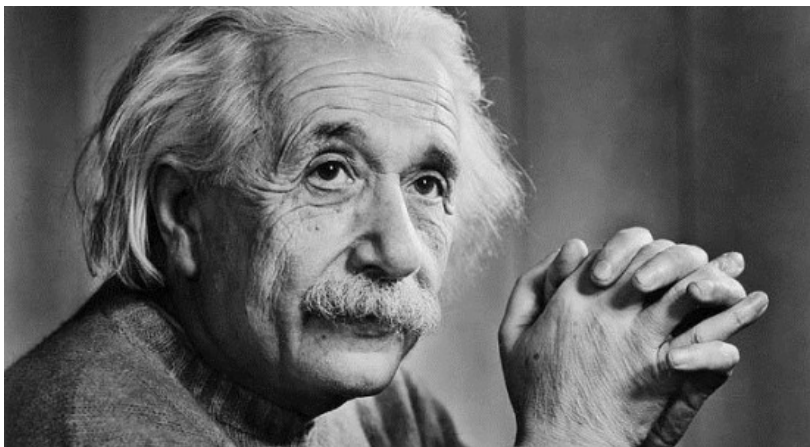
**Programmare la realizzazione delle opere per fasi preservando il progetto complessivo**

- 14) Implementare **strategie di realizzazione per fasi articolate nel tempo** in funzione della crescita della domanda di traffico.
- 15) I piani economico-finanziari (PEF) dei progetti di conseguenza devono considerare la **temporizzazione** degli investimenti per fasi.

# Ridurre i costi è possibile

## Casi di studio:

- AV Torino – Lione
- Brescia – Padova (Possibile revisione del progetto di AV)
- Autostrada Rosignano (Livorno) – Civitavecchia
- Autostrada Orte – Mestre
- Ponte sullo Stretto ?



Non possiamo pretendere che le cose cambino, se continuiamo a fare le stesse cose.

La crisi è la più grande benedizione per le persone e le nazioni, perché **la crisi porta progressi.**

L'inconveniente delle persone e delle nazioni è la pigrizia nel cercare soluzioni e vie di uscita.

**Senza crisi non ci sono sfide.** Senza crisi non c'è merito.

**E' nella crisi che emerge il meglio di ognuno.**

**Lavoriamo duro.** Finiamola una volta per tutte con l'unica crisi pericolosa, che è la tragedia di non voler lottare per superarla.

*Albert Einstein, Il mondo come io lo vedo, 1931*



Alla linea ferroviaria da Torino a Genova costruita a spese dello Stato, Cavour contava di aggiungere una linea verso la Savoia, e una da Alessandria al lago Maggiore, che si sarebbe prolungata al di là delle Alpi per la Svizzera e avrebbe assicurato a **Genova collegamenti ferroviari in grado di consentirle di disputare a Marsiglia il traffico con l'Europa centrale.**

Per evitare che sullo Stato gravasse interamente il costo delle nuove iniziative, Cavour scelse la via della **collaborazione tra finanza pubblica e impresa privata**, cercando di promuovere l'intervento di quest'ultima mediante “patti larghissimi”.

Rosario Romeo, *Vita di Cavour*, 1984