

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. 4 dicembre 2016



INFRASTRUTTURE

Sole 24 Ore	04/12/16	P. 15	Alle infrastrutture 11,5 miliardi	Alessandro Arona	1
-------------	----------	-------	-----------------------------------	------------------	---

INNOVAZIONE

Sole 24 Ore - Nova	04/12/16	P. 11	L'auto senza pilota avanza	Luca De Biase	3
Sole 24 Ore - Nova	04/12/16	P. 11	La città diventa un bene comune	Alessia Maccaferri	4

Fondo coesione. Il pacchetto Delrio per il piano varato dal Cipe: metrò (1,22 miliardi), treni e bus urbani (1 miliardo), strade (5,3 miliardi), ferrovie (2,1 miliardi)

Alle infrastrutture 11,5 miliardi

Accelerazione della spesa cantierabile, linee-guida innovative per i piani di lungo termine

Alessandro Arona
ROMA

Messa in sicurezza delle infrastrutture nazionali per 1,6 miliardi di euro, piano metropolitana per 1,22 miliardi, acquisto di treni urbani e autobus per un miliardo. Questi i filoni più innovativi del Piano operativo del ministero delle Infrastrutture per l'utilizzo dei fondi Fsc 2014-2020, approvato il 1° dicembre dal Cipe. Gli altri capitoli (più "tradizionali") sono le opere stradali (5.331 milioni) e ferroviarie (2.056 milioni).

Con la pubblicazione del Piano in Gazzetta le opere potranno essere subito appaltate (si veda «Il Sole 24 Ore» di ieri, pagina 6). Ma non tutte sono subito cantierabili.

Il lavoro del Ministero delle Infrastrutture si muove in effetti su un doppio binario: da una parte revisione progettuale di opere già programmate o finanziate (project review) e accelerazione di spesa a breve termine, dall'altra una programmazione a lungo termine che cambi l'impostazione degli ultimi 15 anni. Niente più elenchi di opere strategiche di "legge obiettivo" costruiti solo su spinte locali o "pregiudizi" nazionali, ma al contrario la valutazione "ex ante" del fabbisogno di infrastrutture e la selezione delle opere sulla base di analisi trasportistiche, finanziarie e costi-benefici. Cose mai fatte negli ultimi 15 anni, e che invece la Banca mondiale e la Bei fanno normalmente prima di assegnare finanziamenti.

Tutto questo è previsto nel nuovo Codice appalti (Dlgs 50 del 18 aprile 2016) e ha trovato una importante attuazione nel Cipe del 1° dicembre, che ha sbloccato le Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbli-

che», "guida operativa" per il primo Dpp (documento annuale sulle opere prioritarie nazionali), previsto dal Codice entro il 18 aprile prossimo. Le proposte di Regioni, Città metropolitane, Anas, Rfi, etc... per l'inserimento di un'opera nel Dpp dovrà essere corredata dal "progetto di fattibilità", nuovo strumento previsto dal Codice che comprende l'analisi costi-benefici di varie opzioni e la progettazione preliminare di quella prescelta.

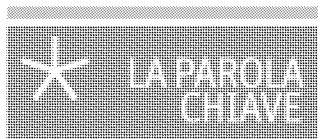
«La pubblicazione delle Linee guida - commenta Ennio Cascetta, capo della Struttura di missione del Ministero - è un deciso passo avanti verso la selezione di opere di cui sia stata prima valutata l'utilità e la fattibilità tecnica e finanziaria». Tuttavia lo stesso Cascetta sa bene che per ora l'obiettivo è lontano. Il primo Dpp, lo dicono le stesse Linee guida, farà solo una «valutazione semplificata» delle opere, anche perché il decreto Mit che disci-

plinai livelli di progettazione non è ancora uscito (è al "concerto" dell'Ambiente) e le risorse per finanziare i progetti di fattibilità, previste dal Codice, non sono entrate nella legge di bilancio.

«I tempi della burocrazia li conosciamo - ammette Cascetta - le Linee guida per noi erano pronte a maggio. Ma la project review e le opere inserite nei Patti e nei piani Rfi e Anas e Fsc si muovono già su linee strategiche ben chiare». E cioè: priorità ai corridoi europei (valichi e rete ferroviaria merci), spinta al trasporto merci su ferro, sicurezza ferroviaria anche nelle reti regionali, manutenzione straordinaria delle strade, priorità al trasporto pubblico nelle aree urbane.

Linee che sono alla base anche del Piano Fsc da 11,5 miliardi approvato dal Cipe. Il peso prevalente delle opere stradali, 6,35 miliardi in tutto, compensa i 18 miliardi assegnati dal governo alle opere ferroviarie nelle ultime due leggi di Stabilità. Si tratta di 110 interventi medi e piccoli, sparsi in tutte le regioni, per il completamento di interventi su strade statali Anas, o la loro "integrazione". Questo per 5,33 miliardi. Poi ci sono 21 interventi per manutenzione straordinaria e messa in sicurezza di tratti stradali, a integrazione dei piani Anas. 1300 milioni per la sicurezza ferroviaria delle reti regionali "interconnesse".

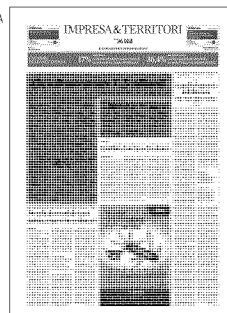
Sul "materiale rotabile" ci sono 800 milioni per l'acquisto di treni per metrò e linee pendolari, e 200 per gli autobus. Alle metropolitane 1,2 miliardi (ci sono ad esempio 354 milioni per le ferrovie regionali Roma-Lido e Roma-Viterbo, 115 milioni per la metropolitana di Napoli e 97 milioni per il metrò leggero di Cagliari).



Fsc

● Secondo la Presidenza del Consiglio il Fondo per lo sviluppo e la coesione (Fsc) è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo strumento finanziario principale attraverso cui vengono attuate le politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali; il Fsc ha origine nei Fondi Fas

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il pacchetto di investimenti

MESSA IN SICUREZZA

È una delle novità. Previsti: manutenzione straordinaria strade per 1021 milioni, piano sicurezza grandi dighe per 294 mln, sicurezza ferrovie regionali 300 milioni

INFRASTRUTTURE

1.615 milioni

COLLEGAMENTI

Nel piano 354 milioni per le ferrovie regionali di Roma, 115 per la metropolitana di Napoli, 97 per il metro leggero di Cagliari. Altri fondi ai metrò erano nei Patti per il sud

METROPOLITANE

1.218 milioni

MEZZI

Previsti 800 milioni per l'acquisto di treni regionali e 200 per gli autobus del tpl. Si aggiungono al fondo bus da 4,7 miliardi in bilancio e ai 4 miliardi Fs per i treni pendolari

MATERIALE ROTABILE

1 miliardo

Crossroads

L'AUTO SENZA PILOTA AVANZA

di Luca De Biase



Secondo l'Istat, a giudizio degli italiani, tre delle quattro cause che peggiorano la qualità della vita quotidiana sono connesse all'automobile: l'ultimo rapporto sulla soddisfazione dei cittadini fa notare che i problemi più gravi sono «l'inquinamento (38%), il traffico (37,9%) e la difficoltà di parcheggio (37,2%) rispettivamente al secondo, terzo e quarto posto tra i problemi più sentiti dagli italiani, superati soltanto dal rischio criminalità (38,9%)». Non per nulla è a questi temi che si è riferito il ministro dei trasporti Graziano Del Rio quando ha parlato della prospettiva dell'auto che si guida da sola nel corso di un recente incontro sul tema organizzato da

ItaliaCamp. In effetti, l'auto senza guidatore è una tecnologia destinata a modificare profondamente la città e l'organizzazione sociale. Promette di ridurre il numero di incidenti, l'inquinamento, lo spreco di energia, le perdite di tempo nel traffico. Ovviamente, non lascerà i modelli di business come sono: un'auto privata resta ferma per il 90% del tempo e un'auto che si guida da sola messa a disposizione da una compagnia di servizi di trasporto può andare sempre, quindi il numero di veicoli può drasticamente diminuire. Come il lavoro dei guidatori professionali. In questa prospettiva, Germania, California e Detroit hanno una politica per consentire i test delle prime auto che si guidano da sole. E in questo modo intendono attirare talenti, laboratori e investimenti. A Parma, dove da anni lavora il Vislab, uno dei laboratori leader mondiali per le tecnologie di visione artificiale e auto che si guida da sola, devono farsi fare un permesso per ogni esperimento. E per questo il sindaco Federico Pizzarotti e il rettore dell'università Loris Borghi stanno studiando la creazione di un quartiere adatto a queste attività. Si perché alla fine l'auto che si guida da sola cambierà anche le città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La città diventa un bene comune

Da New York a Roma si moltiplicano le pratiche di gestione collaborativa delle risorse: banda larga, spazi urbani, rete elettrica

di **Alessia Maccaferri**

◆ I ragazzi di Harlem, come quelli del Bronx, li ritrovi all'Apple Center o in qualunque altro luogo ci sia banda larga gratuita. Perché la connessione a internet con il wifi è un bene prezioso per loro e rischia di essere la frontiera dell'esclusione. «L'estensione della banda larga ad Harlem o nel Bronx è fondamentale: il mancato accesso a internet determina l'impossibilità di stare al passo con i programmi scolastici sin dalle scuole elementari» spiega Sheila Foster che sta lavorando in questi quartieri, assieme all'impresa sociale Silicon Harlem e all'incubatore della Fordham University nel Bronx, proprio per creare una rete broadband di comunità.

Foster è docente nella stessa università newyorkese ed esperta di beni comuni. Ovvero, quei beni che sono una risorsa importante, fondamentale per lo sviluppo delle comunità. A New York sta seguendo anche la creazione di una rete elettrica supplementare autogestita che entra in funzione in caso di calamità naturali, ormai sempre più frequenti per via del cambiamento climatico. Esperienze simili a New York ce ne sono tante: Nycreic è una piattaforma di investimento immobiliare alternativo, per realizzare spazi culturali e sociali per una città equa e sostenibile. A Red Hook, Brooklyn, è stato creato un *wireless mesh network*, tecnologia che permette di realizzare una rete internet aperta e accessibile a livello di quartiere già sperimentato in Italia con il progetto Ninux, in Spagna con Guifi, in Germania con Freifunke.

Tutti fenomeni che si stanno diffondendo sempre più nelle città alla ricerca di nuove mo-

dalità di gestione dei beni e allo stesso tempo di inclusione sociale e partecipazione civica. Quando Elinor Ostrom, autrice di «Governare i beni collettivi. Istituzioni pubbliche e iniziative delle comunità», studiò i beni comuni - ricerche che le valsero il Nobel per l'Economia nel 2009 - pensava soprattutto alle risorse naturali come l'acqua, il suolo, la fauna. Risorse indispensabili per la vita e il cui consumo da parte di pochi rischia di portarne alla fine. E per le quali teorizzò quindi una modalità di gestione da parte della collettività. Oggi i nuovi *commons* sono nelle città, dove si svolge la vita della maggior parte degli abitanti del pianeta. «Nei contesti rurali studiati dalla Ostrom il rischio era l'esaurimento delle risorse. Da cui la necessità di regole di accesso e di uso condiviso - spiega Christian Iaione di Lab Gov, laboratorio sulla governance dei beni comuni della Luiss di Roma - Nell'ambito urbano ci sono anche risorse di tipo diverso, spesso inutilizzate o sottovalutate che per essere valorizzate hanno bisogno di agglomerare utenti e quindi regole generative di collaborazione. In altri termini, nelle città occorre condividere e collaborare allo stesso tempo, per co-produrre e co-usare la città».

Così sta nascendo un nuovo paradigma, quello della *co-city*, una città basata su un modello di governance collaborativa dove i *commons* ambientali, culturali, digitali e cognitivi sono co-gestiti da cinque attori come gli innovatori (che siano cittadini, maker ecc), istituzioni pubbliche, imprese, organizzazioni della società civile, istituzioni della conoscenza. Attraverso partenariati pubblico-privato-comunità possono lavorare assieme per dare vita a piattaforme *peer to peer* per produrre servizi collaborativi, imprese e altre attività generative di giustizia sociale urbana.

Dopo il caso di Bologna che ha fatto da apripista in Italia con un progetto a livello urbano, altre realtà stanno facendo avanti. Napoli, con le sue delibere sui beni comuni sembra introdurre gli usi civici, altra istituzione cara alla Ostrom, all'interno del contesto urbano. Torino che ha vinto quasi 5 milioni di euro partecipando a una call europea molto competitiva - l'Urban Innovative Actions - con un progetto *co-city*. A Milano il Comune ha

lanciato il progetto *Sharing city*, mentre sempre dal capoluogo lombardo è stato lanciato «Costruire comunità, liberare energie», programma pluriennale che Labsus - Laboratorio per la sussidiarietà - sta realizzando nella regione con il sostegno di Fondazione Cariplo, e l'obiettivo di sperimentare un metodo per rendere strutturale l'amministrazione condivisa dei beni comuni, che si replicabile nel resto del Paese. Per ora hanno già approvato il Regolamento per l'amministrazione condivisa dei beni comuni 6 grandi comuni lombardi che si vanno aggiungendo al centinaio che lo hanno già fatto a livello nazionale.

A Reggio Emilia, invece, è nato il Collaboratorio, che mettendo assieme attori diversi della società ha elaborato 64 progetti, per concentrarsi infine su 4 prototipi: un'impresa culturale e creativa, per disegnare la morfologia e la governance del futuro gestore dei Chiostrì di San Pietro, dove avrà sede permanente il Laboratorio Aperto; una cooperativa di comunità, per un partenariato che generi una nuova forma di welfare; un osservatorio sulla misurazione degli impatti ambientali, sociali, economici e culturali e sul monitoraggio dell'integrazione dei servizi alla persona con la comunità; l'estensione del pedagogico "Reggio Approach" alla città e alle sue modalità collaborative.

Per comprendere le direzioni future dei *commons* urbani, LabGov sta lavorando in diverse realtà, come a Roma per trasformare il Parco di Centocelle, un parco archeologico e bene culturale di periferia, in un bene comune; e ha lavorato a Battipaglia in un contesto contaminato da infiltrazioni camorristiche per ripensare l'assetto urbanistico della città. Via via la ricerca è diventata anche internazionale coinvolgendo non solo a Sheila Foster, ma anche a Michel Bauwens e David Bollier del Commons Strategies Group che hanno indicato 40 casi a livello mondiale. Rappresentano uno zoccolo duro per la piattaforma di mappatura dei *commons* urbani nel mondo che sarà *online* (www.collaborative.city) da oggi. Sarà una base per mettere in connessione le diverse comunità di studio e di pratica. E per arrivare a una metodologia condivisa per studiare e abilitare i *commons* nelle città.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



