



Mims

Ministero delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili

Presentazione delle linee guida operative per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche

Settore Ferroviario

Prof. Catalano – Coordinatore STM

21 gennaio 2022

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ: PROGETTARE L'ITALIA DEL 2030

STRATEGIE

— Agenda 2030 dell'ONU



— New Green Deal europeo



STRUMENTI

PNRR - PNC
2021-2026

FONDI STRUTTURALI
2021-2027

FONDO SVILUPPO E COESIONE
2021-2027

FONDI DI BILANCIO ORDINARI

UN NUOVO METODO PER PIANIFICARE, PROGRAMMARE E PROGETTARE

Una programmazione focalizzata sugli obiettivi da realizzare per migliorare il benessere delle persone e la competitività delle imprese

4 PILASTRI

ANALISI DEL CONTESTO E DEI FABBISOGNI

- La previsione della domanda di mobilità e la stima del grado di utilizzo delle infrastrutture
- Misura dell'impatto sullo sviluppo economico, sociale, territoriale e ambientale

COERENZA DELLE PROGRAMMAZIONI

- Armonizzazione progressiva dei criteri di programmazione in linea con i principi del PNRR (ES. DNSH, riduzione divari territoriali, impatti generazionali e di genere)

SCELTE DELLE PRIORITÀ

- Scelte basate sugli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e sul Green deal europeo
- Applicazione delle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" (DM n.300/2017; d.lgs. 228/2011)

VALUTAZIONE DI PROGRAMMI E OPERE

- Verifica degli impatti generati sulle dimensioni connesse allo sviluppo sostenibile

Obiettivi delle linee guida operative – settore ferroviario

CONTENUTO

- Il Documento, dedicato al **settore ferroviario**, descrive puntualmente **le metodologie di valutazione da applicare** alle potenziali opere oggetto di finanziamento da parte del MIMS
- Vengono descritti e dettagliati gli approcci di analisi per la valutazione delle principali dimensioni che caratterizzano la **sostenibilità di un progetto – economica, ambientale, sociale e di governance** – oltre che gli aspetti di **natura trasportistica** strettamente connessi al settore di riferimento

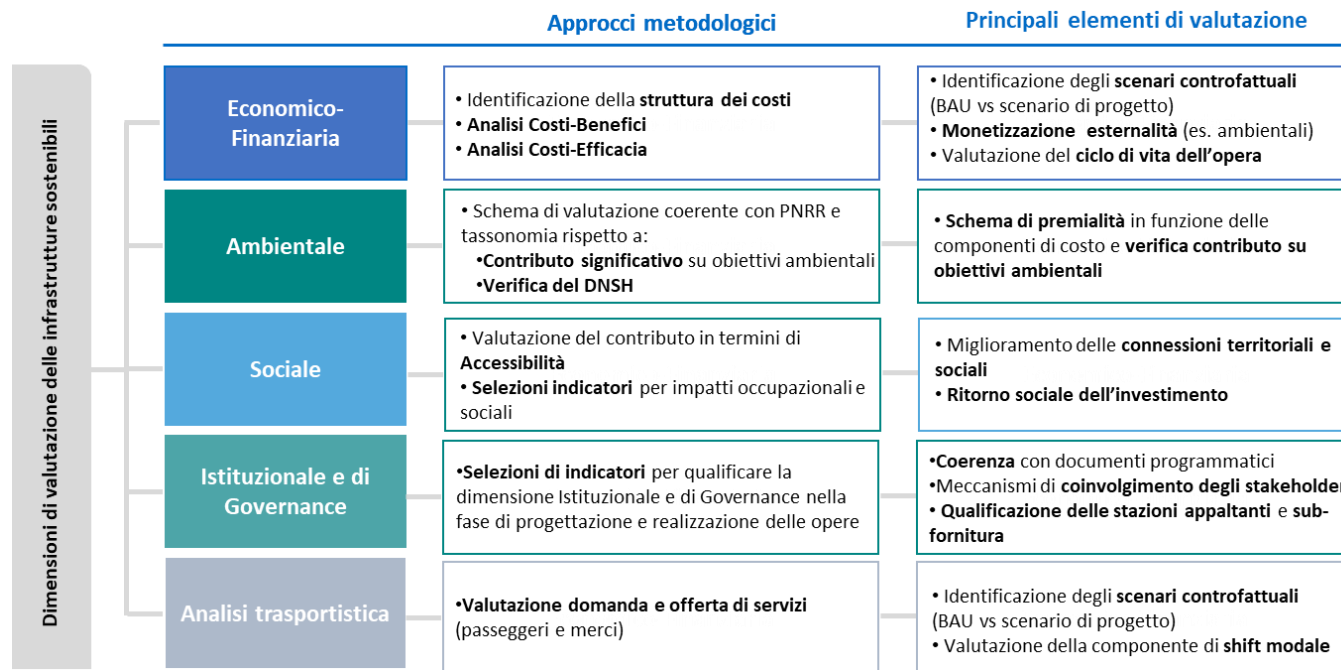
OBIETTIVI

- Fornire **indicazioni pratiche e metodologiche di orientamento** per le valutazioni sia ai **sogetti proponenti e attuatori** in fase di preparazione dei progetti di fattibilità sia alle **competenti strutture del MIMS** (DG e STM)
- Fornire un **quadro metodologico e quantitativo integrato** per determinare l'**ammissibilità delle proposte** ai finanziamenti pubblici.

PRINCIPALI NOVITÀ

- **Analisi Economica** (ACB/ACE) rafforzata per tenere in considerazione l'**incidenza delle esternalità positive/negative** negli scenari «*business as usual*» e di progetto.
- Introduzione dei **principi della tassonomia EU** («contributo significativo e «DNSH») in ambito di **valutazione della dimensione ambientale**, e **indicatori** per la qualificazione delle **dimensioni sociali, istituzionali e di governance**

Struttura delle linee guida operative – settore ferroviario



Analisi trasportistica

La valutazione trasportistica ha come obiettivo principale di fornire una giustificazione solida dell'intervento proposto, prodromica alla valutazione socio-economica. Tale analisi si basa su tre pilastri:

1

DI ANALISI E PREVISIONE DELLA MOBILITÀ PASSEGGERI E MERCI ATTUALE E FUTURA NELL'AREA DI STUDIO PER I DIVERSI SCENARI

2

VALUTAZIONI RISPETTO ALLO SCENARI DI RIFERIMENTO E A QUELLO DI PROGETTO

3

QUANTIFICAZIONE DELLA TIPOLOGIA E LA QUANTITÀ DI SERVIZI OFFERTI E LA LORO DOMANDA SULLA RETE DI TRASPORTO MULTI-MODALE, IN PARTICOLARE PER IL PROGETTO IN ESAME

Tabella 2.2 Mobilità, Reti e Servizi

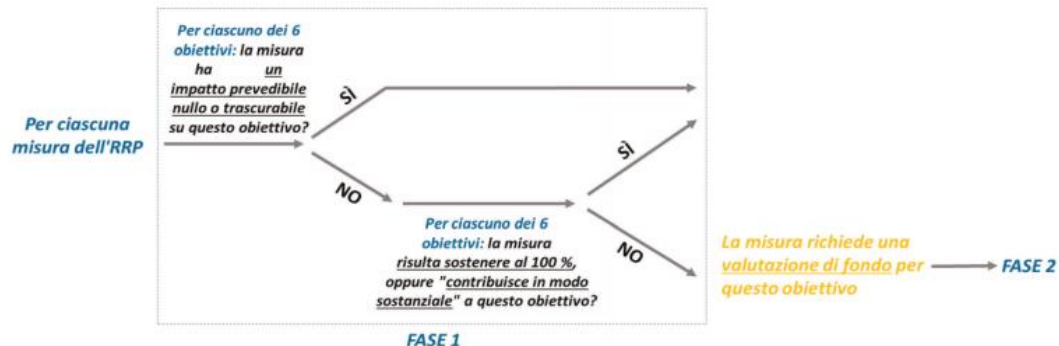
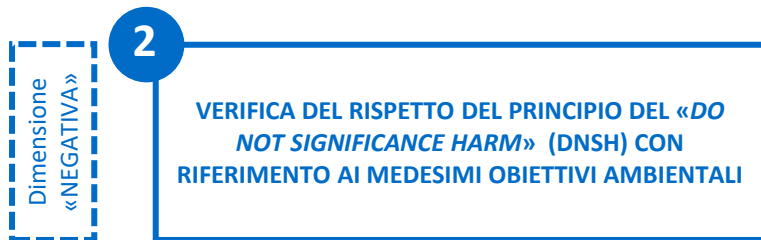
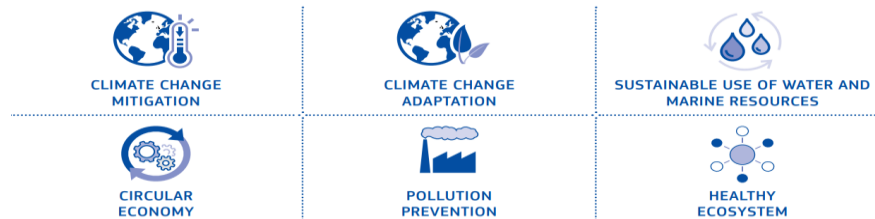
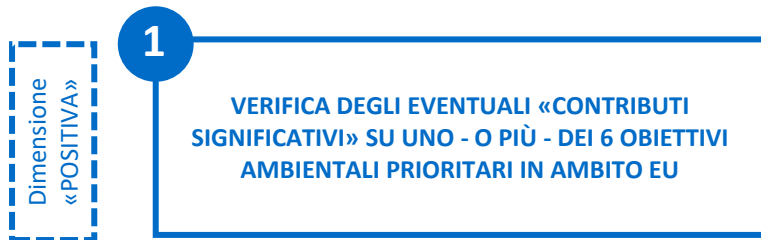
Tema	Indicatore	Unità	Stato di fatto		Scenario di riferimento		Scenario di progetto	
			Anno Y_{base}	$Y_0 = 2019$	Anno $Y_{base} + Y_1$	Anno Y_0	Anno $Y_{base} + Y_1$	Anno Y_0
Mobilità Passeggeri								
Domanda passeggeri nell'area di studio	Domanda giornaliera (tutte le modalità)	Passeggeri/giorno						
	Ripartizione modale							
		Servizi ferroviari %						
		Rete stradale (auto) %						
		Servizi automobilistici %						
		Servizi aerei %						
		Servizi marittimi %						
	Motivo dello spostamento (tutte le modalità)							
		Business %						
		Pendolarismo %						
		Altre movib %						
	Distanza media spostamento (per modo di trasporto)							
		Servizi ferroviari	Chilometri					
		Rete stradale (auto)	Chilometri					
		Servizi automobilistici	Chilometri					
		Servizi aerei	Chilometri					
		Servizi marittimi	Chilometri					
	Tasso di occupazione medio (per modo di trasporto)							
		Treno	Passeggeri/veicolo					
		Auto	Passeggeri/veicolo					
	Bus	Passeggeri/veicolo						
	Aereo	Passeggeri/veicolo						
	Nave	Passeggeri/veicolo						
Coefficienti di espansione (per modo di trasporto)								
	Servizi ferroviari	Giorn/anno						
	Rete stradale (auto)	Giorn/anno						
	Servizi automobilistici	Giorn/anno						
	Servizi aerei	Giorn/anno						
	Servizi marittimi	Giorn/anno						
Mobilità Merci								
Reti e Servizi Ferroviari								
Reti e Servizi Stradali								
Servizi di Navigazione Aerea e Marittima								

Dimensione finanziaria ed economica

- **L'analisi finanziaria** ha una duplice finalità: da una parte, consente di valutare se l'opera è finanziariamente sostenibile, data la quota di cofinanziamento pubblico e il ricorso all'indebitamento; d'altra parte è possibile valutare la congruità del contributo pubblico. L'analisi finanziaria dovrà fondarsi sui flussi di cassa attualizzati all'anno di riferimento dell'analisi, considerando tutto il periodo di vita utile dell'investimento previsto.
- **L'analisi economica** dovrà essere condotta, a partire dall'analisi finanziaria dell'investimento, quantificando gli impatti diretti e indiretti e i benefici connessi alla realizzazione dell'opera e procedendo alla loro monetizzazione tramite coefficienti unitari standardizzati, per il confronto con i costi di investimento e di esercizio dell'opera.
- Il risultato dell'**analisi costi-benefici** riferita all'investimento sarà costituito dal calcolo del:
 - Valore Attuale Netto Economico (VANE), pari alla somma dei benefici attualizzati meno i costi attualizzati;
 - Rapporto benefici/costi (B/C).

Dimensione ambientale

La valutazione della dimensione ambientale è sviluppata in linea con il regolamento che istituisce il meccanismo di ripresa e resilienza e con la Tassonomia EU. L'analisi mira a identificare la **componente «positiva»** e quella **«negativa»** dei possibili impatti ambientali



Dimensione sociale, istituzionale e di governance

Le **infrastrutture**, per essere definite come **sostenibili**, devono includere anche considerazioni relative alla **dimensione sociale** dell'investimento, nonché alla **gestione del quadro Istituzionale, operativo e di relazione con gli stakeholder** (cd. **dimensione di istituzionale e di governance**)

Criteri selezionati

Dimensione sociale

ACCESSIBILITÀ

RISPETTO DIRITTI LAVORATORI

DIRITTI DELLE COMUNITÀ LOCALI

IMPATTI OCCUPAZIONALI

RENDIMENTI SOCIALI

Dimensione istituzionale e di governance

COERENZA CON STRATEGIE NAZIONALI ED EUROPEE

COINVOLGIMENTO STRUTTURATO DEGLI STAKEHOLDER

MECCANISMI DI CONTROLLO LUNGO LA FILIERA DI APPALTO E SUB-FORNITURA

PREVISIONE DI POLICY SPECIFICHE IN AMBITO ESG

QUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE APPALTANTE