



Per la diffusione immediata: 16 novembre 2011

## **IL GOVERNATORE CUOMO ANNUNCIA NUOVE RIFORME STUDIATE PER MANTENERE ENTRO I LIMITI DI BUDGET E DI TEMPO I PROGETTI DI COSTRUZIONE DI STRADE STATALI DI GRANDE COMUNICAZIONE**

### *Le modifiche a seguito di un'analisi indipendente dei problemi relativi all'Interstate 287*

Il Governatore Andrew M. Cuomo ha annunciato oggi nuove riforme, studiate per mantenere entro i limiti di budget e di tempo i progetti di costruzione di strade statali di grande comunicazione.

Le modifiche fanno seguito a una serie di raccomandazioni emerse da un'analisi indipendente, ordinata dal Governatore, sui ritardi e gli sforamenti dei costi che hanno riguardato l'I-287 in Westchester per oltre un decennio.

“Ho ribadito più volte che il governo deve proteggere ogni dollaro dei contribuenti attraverso l'efficienza e l'efficacia” ha dichiarato il Governatore Cuomo. “Per oltre un decennio, il progetto dell'I-287 è rimasto impantanato in ritardi e sforamenti dei costi. Pertanto, ho ordinato un'analisi indipendente e, di conseguenza, il Dipartimento dei trasporti sta attuando queste importanti riforme”.

Il progetto I-287 Cross Westchester Expressway Corridor (Corridoio autostradale di attraversamento di Westchester) è iniziato 15 anni fa. Il costo originale delle prime cinque fasi era previsto in 490 milioni di dollari, ma ha finito per essere pari a 568 milioni di dollari, con uno sfondamento dei costi che ha raggiunto il 16%.

A giugno, il Governatore Cuomo ha ordinato un'analisi completa e indipendente del progetto I-287, in risposta ai considerevoli costi e ritardi imprevisti. Ha diretto l'analisi Peter Lehrer, esperto in edilizia noto a livello nazionale. Tra i lavori di Lehrer, si possono citare il restauro della Statua della Libertà, Ellis Island, Grand Central Terminal e l'American Museum of Natural History.

Il team che ha svolto l'analisi ha effettuato per due mesi colloqui con il Dipartimento dei trasporti (Department of Transportation - DOT) dello Stato di New York, con il personale direttivo, gli appaltatori ed esperti edili. Il team ha anche esaminato le metriche di progetto, i costi del progetto e i dati di avanzamento dei lavori, i contratti, gli ordini di modifica e i documenti della

gara d'appalto. Inoltre, ha svolto ricerche sulle migliori pratiche nell'ambito del DOT e in altri Stati.

I problemi principali identificati dall'analisi comprendono:

- una pianificazione inadeguata prima della progettazione;
- l'uso di team di progettazione non qualificati per un progetto di tali dimensioni;
- formule di finanziamento regionale rigide, che hanno costretto a suddividere il progetto in sei fasi, aumentandone la durata, la complessità e i costi;
- assenza della vigilanza, che non ha curato la conformità del progetto alla tabella di marcia e ai costi;
- limitata responsabilizzazione.

Dall'analisi si evince la necessità di due tipologie di riforme: una relativa alla gestione del progetto e una relativa alla riforma a livello di agenzia nell'ambito del Dipartimento dei trasporti.

In relazione alla gestione del progetto, le misure intraprese dal DOT comprendono:

- incontri mensili per esaminare problematiche e coordinare le comunicazioni, anche con le aziende di utenze pubbliche, per garantire che i progetti si attengano alla tabella di marcia;
- l'impiego di consulenti esperti per analizzare i disegni di un progetto, prima che questo inizi.
- la costituzione di un Comitato di gestione del programma di investimento (CPDC - Capital Program Delivery Committee), formato da dipendenti DOT, che vaglieranno attentamente la complessità e le dimensioni di ciascun progetto, per garantire che siano stati impiegati i migliori progettisti e i migliori direttori di progetto;
- l'accettazione o il rifiuto di richieste di ordini di modifica entro due settimane (tale processo richiedeva in precedenza perfino un anno), per risparmiare tempo quando si presentano problemi in un cantiere.

In relazione alle modifiche a livello di agenzia, le misure intraprese dal DOT comprendono:

- riunioni mensili per esaminare progetti e risultati;
- non dovrà essere approvato alcun progetto prima dell'esame e dell'approvazione del budget e dei disegni da parte del CPDC;
- una ristrutturazione del processo di finanziamento per indirizzare meglio il denaro verso i progetti più importanti;
- il DOT cercherà in tutte le regioni al momento della scelta del personale per i progetti e lavorerà meglio nella condivisione delle risorse: ciò consentirà alle regioni DOT di condividere personale con specifiche competenze con altre regioni, riducendo i costi e garantendo che il progetto sia nelle migliori mani possibili;
- l'introduzione di un processo rivisto dell'esame dei risultati, per garantire che tutte le iniziative e i progetti DOT siano conformi agli standard più elevati.

Il DOT ha registrato costantemente sforamenti tra il 7% e l'11% dei progetti, con spese totali in più pari a 530 milioni di dollari negli ultimi cinque anni. I DOT degli Stati che hanno ottenuto i

risultati migliori hanno conseguito sforamenti di costi inferiori al 5% del programma di investimenti. Oltre agli sforamenti, quasi la metà dei progetti DOT hanno subito ritardi, con medie di oltre sei mesi. Durante gli ultimi sette anni, i progetti superiori a 245 milioni di dollari hanno registrato un ritardo medio di 306 giorni. I DOT che hanno ottenuto i migliori risultati consegnano puntualmente dall'80% al 90% dei loro progetti.

In base a questo nuovo approccio al progetto e alle attività e alla gestione da parte dell'agenzia, il DOT ha emesso nuovi obiettivi di programma, che prevedono la consegna puntuale del 90% dei progetti e sforamenti non superiori al 5% per tutti i progetti. A seguito dell'approccio ristrutturato alle opere edili statali, il progetto I-287 sarà sostanzialmente completato entro dicembre 2012 e non ad agosto 2013.

Joan McDonald, Commissario del Dipartimento dei trasporti dello Stato di New York, ha commentato “Fin dal suo insediamento, il Governatore Cuomo ha considerato prioritario rendere le attività governative più efficienti per i contribuenti e le misure intraprese oggi costituiscono un altro passo in questa direzione. A seguito di queste raccomandazioni, il DOT sta trasformando le modalità con cui gestiamo i progetti di costruzione in tutto lo Stato, introducendo anche importanti modifiche all'interno dell'agenzia. Rafforzando le infrastrutture di New York e costruendo nuove autostrade e strade in tutto lo Stato, dobbiamo continuare a fare tutto il possibile per garantire che i progetti siano gestiti in modo efficiente e completati puntualmente”.

Peter Lehrer ha affermato: “Il nostro Stato e il paese continuano a trovare il modo per finanziare progetti infrastrutturali assolutamente necessari, ma nel frattempo non possiamo dimenticare l'importanza di spendere in modo efficiente le somme limitate a nostra disposizione. Anche se le opere dell'I-287 hanno creato una migliore strada di grande comunicazione per i residenti di Westchester, i nostri dollari destinati alle infrastrutture avrebbero potuto essere spesi più saggiamente. Sono lieto che il Governatore Cuomo mi abbia incaricato di intraprendere un'analisi completa di questo progetto e credo che le nostre conclusioni e raccomandazioni saranno utili per trasformare il DOT in un'organizzazione più forte ed efficiente, capace di risparmiare i dollari dei contribuenti e, al tempo stesso, costruire e rafforzare le infrastrutture di New York”.

###