



**Definizione del modello finanziario finalizzato ad individuare le
modalità di partecipazione di capitali privati per la realizzazione della
riapertura dei Navigli a Milano**

Indice

Premessa

Sintesi del progetto

I vantaggi economici

I costi e tempi

Aspetti di finanziabilità del progetto

Premessa

L'idea di riaprire i Navigli a Milano in forma organica per l'intera loro estensione da Cassina de' Pomm fino alla Darsena, recuperando all'uso di Città il tratto chiuso tra il 1929 e gli anni '60, nasce in Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano nel 2007 nel corso di "Teorie urbanistiche e qualità urbana".

Intorno a questa idea saranno gli studenti di quel corso ad effettuare le prime verifiche di fattibilità le cui risultanze, dopo due anni di studi, sono state raccolte nel volume "Riaprire i Navigli si può. Un grande progetto per Milano".

Da quei primi passi il progetto ha fatto strada e ha conosciuto un consenso sempre più largo, sia dalle più importanti istituzioni pubbliche, sia da istituzioni private, ma soprattutto riaprire i Navigli a Milano è entrato in poco tempo nella coscienza dei cittadini milanesi.

Intorno al 2010 l'Associazione Riaprire i Navigli inizia la propria attività e inizia l'opera di divulgazione del progetto alla città utilizzando il motto "Rifacciamo Milano con l'acqua", con l'obiettivo di far capire subito il senso del progetto e il valore, non solo dell'opportunità di riportare alla luce gli antichi Navigli, di intervenire sulla riqualificazione urbana della città attraverso trasformazioni qualitative che saranno indotte dalla riapertura dei Navigli.

Nel 2011 più di 450.000 cittadini milanesi pari al 94,32% dei votanti rispondono Sì ad un referendum popolare consultivo promosso dall'Associazione "Milanosìmuove", che chiedeva la graduale "riattivazione idraulica e paesaggistica del sistema dei Navigli milanesi sulla base di uno specifico percorso progettuale di fattibilità".

Nel 2012 il Comune di Milano inserisce il progetto di riapertura dei Navigli come opera strategica del Piano di Governo del Territorio e con ciò vincola a questo fine il tracciato e le aree circostanti. Conseguentemente nel 2013 l'Amministrazione comunale stipula una convenzione prima con il Politecnico di Milano poi con Metropolitana Milanese S.p.a. (MM) per la redazione di uno studio di fattibilità che confermerà con un'ampia documentazione e pregevoli elaborazioni l'assoluta fattibilità del progetto idraulico.

Nel 2015, in un convegno organizzato dall'Associazione Riaprire i Navigli presso il Consiglio Regionale della Lombardia, viene indicata l'opportunità e la necessità della stipula di un Accordo di Programma tra Regione Lombardia e Comune di Milano, in quanto l'opera si configura contemporaneamente di interesse regionale e comunale, non solo dal punto di vista idraulico - ingegneristico e in ragione delle reciproche competenze, ma anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali e di valorizzazione del paesaggio milanese e lombardo.

L'Accordo di Programma se da un lato deve esplicitare la volontà congiunta di Regione Lombardia e Comune di Milano di realizzare quest'opera dall'altro deve

impegnare le due istituzioni ad assicurare il coordinamento di ogni attività necessaria alla sua realizzazione.

L'Associazione "Riaprire i Navigli" che si ritiene depositaria dell'idea organica di riaprire i Navigli a Milano nel quadro più generale della riqualificazione degli interi Navigli della Lombardia, dopo la pubblicazione del volume "Riaprire i Navigli! Per una nuova Milano. Visioni, strategie, criteri" e dopo il dibattito che si è sviluppato tra molti soggetti che si sono dichiarati interessati, ritiene oggi prioritario per la realizzazione di tale opera avviare con il supporto di un gruppo di esperti qualificati uno studio di prefattibilità economico-finanziaria finalizzato ad individuare i possibili apporti di capitali privati e nuove modalità di partecipazione dei privati stessi in un ottica di PPP dinamico con la Pubblica amministrazione. Nella convinzione, come sempre da noi sostenuto, che l'opera di riapertura dei Navigli possa essere finanziata secondo le procedure del project financing o PPP, gravando solo in minima parte sull'Amministrazione pubblica. In questo modo quest'opera, nel medio e lungo termine, potrebbe non solo essere fonte di vantaggi economici diffusi per la città, ma anche oggetto di redditività per investitori privati e per l'Amministrazione locale.

Studio secondo noi assolutamente indispensabile per evitare che la realizzazione di quest'opera rimanga vincolata alla logica delle opere pubbliche da finanziare con le sole risorse pubbliche. Quindi una grande opera pubblica di importanza europea da realizzare anche con risorse private, non escludendo risorse europee, azionariato e sottoscrizioni popolari.

RIAPRIRE I NAVIGLI

RIAPRIAMO I NAVIGLI CHE HANNO CHIUSO

Inizio da Cassina de' Pom

Via Melchiorre Gioia

Conca dell'Incoronata

Tumbun di San Marco

Via Fatebenefratelli

Via Francesco Sforza

Approdo al Parco delle Basiliche

Termine alla Darsena

I Navigli, che hanno avuto un ruolo cruciale nella vita dei milanesi per oltre ottocento anni, e che furono coperti tra il 1929 e gli anni Sessanta da via Melchiorre Gioia alla Darsena, oggi possono essere riaperti con un progetto che guarda al futuro e ad uno sviluppo qualitativo della città per la realizzazione di un grande spazio pubblico. Questo intervento di recupero, già condiviso dalla maggioranza dei milanesi, è fattibile dal punto tecnico, urbanistico e finanziario ed è compatibile con un piano di riorganizzazione del traffico urbano.

I Navigli saranno riaperti seguendo il senso dell'acqua, da Cassina de' Pom, là dove il Naviglio Martesana oggi si infossa sotto via Melchiorre Gioia, verso la Cerchia dei Navigli fino alla Darsena.

Otto chilometri di Navigli in Milano per ripristinare il grande sistema idroviario milanese e lombardo, restituendo alla Lombardia la navigabilità dei suoi canali dal Lago Maggiore e dal Lago di Como fino all'Adriatico.

La realizzazione della nuova rete dei Navigli rappresenta una straordinaria occasione per riqualificare la città.

Sarà fonte di nuova attrattività internazionale. Garantirà lo sviluppo dell'economia del tempo libero e della cultura. Farà di Milano una città più giovane a dimostrazione che una diversa idea di città è possibile.

Con la riapertura dei Navigli, Milano potrà sviluppare la propria vocazione turistica facendo riscoprire il valore dei propri monumenti, dell'arte e del suo paesaggio.

I nuovi Navigli potranno essere realizzati utilizzando risorse private, ricorrendo al project financing e a sottoscrizioni popolari.



ASSOCIAZIONE
RIAPRIRE I NAVIGLI

Via Ozanam, 9 - 20129 Milano
info@riaprireinavigli.it
www.riaprireinavigli.it

 Riaprire i Navigli a Milano

Sintesi del progetto

Dopo decenni in cui si parla di riqualificazione dei Navigli esistenti, questo progetto propone la riapertura totale dei Navigli che furono interrati tra il 1929 e i primi anni '60, quando cambiò il volto della città storica.

Otto chilometri dalla Cassina de' Pomm in via Melchiorre Gioia fino alla Darsena passando in Milano per via San Marco, la cerchia dei Navigli e Via Conca del Naviglio per riattivare e riconnettere l'intero sistema dei Navigli della Lombardia. Per mettere in collegamento il Naviglio Martesana con il Naviglio Grande e quello Pavese. Per mettere in collegamento il lago di Como e il lago Maggiore con il Po e l'Adriatico.

Una grande opportunità per ripristinare il sistema della navigazione, per sfruttare le potenzialità turistiche dei nostri canali e per promuovere la riqualificazione del territorio lombardo e di tutte le città attraversate dai Navigli.

Un grande progetto che guarda al futuro, che recupera il valore dell'acqua come elemento di rigenerazione urbana, che introduce a Milano un processo di moltiplicazione di fattori economici e ambientali per una nuova immagine della nostra città nel mondo.

Al pari di quanto sta avvenendo in molte altre capitali europee, si può costruire il futuro di Milano recuperando i segni e i valori del passato. Si può soprattutto riscoprire il valore dei corsi d'acqua, quelli intorno ai quali nacquero le città e Milano in particolare. Quel sistema di canali che in quasi tutte le città sono stati conservati, curati e rinnovati e che Milano purtroppo ha dimenticato e nascosto e che oggi dopo circa ottant'anni può tornare alla luce.

Un progetto da realizzare negli interessi di tutti i cittadini e della crescita qualitativa ed economica della città.

Un progetto che deve essere realizzato con il concorso e la volontà della politica e delle istituzioni, ma anche con la partecipazione di tutti i cittadini milanesi che con la loro intelligenza e il loro contributo possono "farsi un dono". Fare un dono alla propria città, per superare ogni residua resistenza e riappropriarsi della propria storia, del proprio essere, restituendo alla città un nuovo ruolo da protagonista.

D'altra parte, i Navigli, già percepiti oggi dai milanesi e dai turisti italiani e stranieri come un elemento qualificante della città, senza esserci, saranno per Milano il simbolo di quell'orgoglio che dal Medioevo e poi con Leonardo realizzò il più straordinario know-how idraulico di tutta l'Europa. Da qui attinsero le grandi monarchie europee che senza l'esperienza dei Navigli lombardi, con le loro conche, non avrebbero realizzato le grandi reti dei canali europei.

Ma riaprire i Navigli non è un'operazione antiquaria per ridare alla luce un'opera del passato, è l'esatto contrario. Sulle tracce del passato saranno il segno, come avviene nel resto del mondo, per costruire nuova modernità, elemento straordinario per una grande riqualificazione urbana dal centro alla periferia per la costruzione di un "nuovo paesaggio urbano". Una straordinaria opportunità di attrazione turistica e culturale, di sviluppo economico e di crescita di nuove attività per Milano e per l'Italia.

Gli studi preliminari e di fattibilità finora elaborati, hanno dimostrato che il progetto della riapertura dei Navigli e in particolare della "fossa interna" (dove attualmente non scorre più l'acqua) è fattibile da tutti i punti di vista architettonico, ingegneristico, idraulico, trasportistico ed ecologico, ed è funzionale all'obiettivo della riqualificazione ambientale della città, della riorganizzazione del sistema dei trasporti e della mobilità urbana, per restituire a Milano il valore tradizionale di "città d'acqua".

Come si è detto, la realizzazione di questo progetto, di grande valore paesaggistico e ambientale, capace di restituire fascino all'intera città, ripristina il grande sistema idroviario milanese e lombardo, restituendo a questo sistema la funzione di trasporto, soprattutto di tipo turistico, dal Lago Maggiore e dal Lago di Como al Po verso Venezia e l'Adriatico.

La riapertura dei Navigli, rappresenta per Milano il segno di una nuova strategia urbanistica ed economica. Sarà una straordinaria occasione per riqualificare la città lungo il loro percorso e nelle molte aree adiacenti, nel soprasuolo e nel sottosuolo. Una straordinaria opportunità di investimento nella qualità, per la realizzazione di nuove attività e di nuove funzioni. Sarà fonte di nuova attrattività internazionale, che contribuirà al rafforzamento dell'economia del tempo libero e della cultura, e sarà occasione di valorizzazione del patrimonio edilizio monumentale esistente.

Come si è detto, il progetto prevede la realizzazione del canale di circa 8 chilometri e mezzo, con 25 attraversamenti stradali, dalla Cassina de' Pomm, là dove il Naviglio Martesana si infossa sotto via Melchiorre Gioia, fino alla Darsena, percorrendo quindi tutta Via Melchiorre Gioia, poi via San Marco quindi la cerchia interna, via Fatebenefratelli, via Senato, via San Damiano, via Visconti di Modrone, via Francesco Sforza, via Santa Sofia, via Molino delle Armi, via De Amicis e via Conca del Naviglio. I Navigli saranno riaperti seguendo il senso dell'acqua, che entra in Milano provenendo dall'Adda e dall'attuale Naviglio Martesana.

Il primo tratto lungo via Melchiorre Gioia fino ai Bastioni di Porta Nuova, verso via San Marco, che potrebbe essere realizzato anche come primo lotto dei lavori di chilometri 2,2, rappresenta una grande opportunità di riqualificazione della città

nelle aree di più recente trasformazione, comprese quelle di Garibaldi-Repubblica.

Il secondo tratto dove sono più evidenti i segni dei preesistenti Navigli riguarda l'intera via San Marco a valle e a monte della Conca dell'Incoronata.

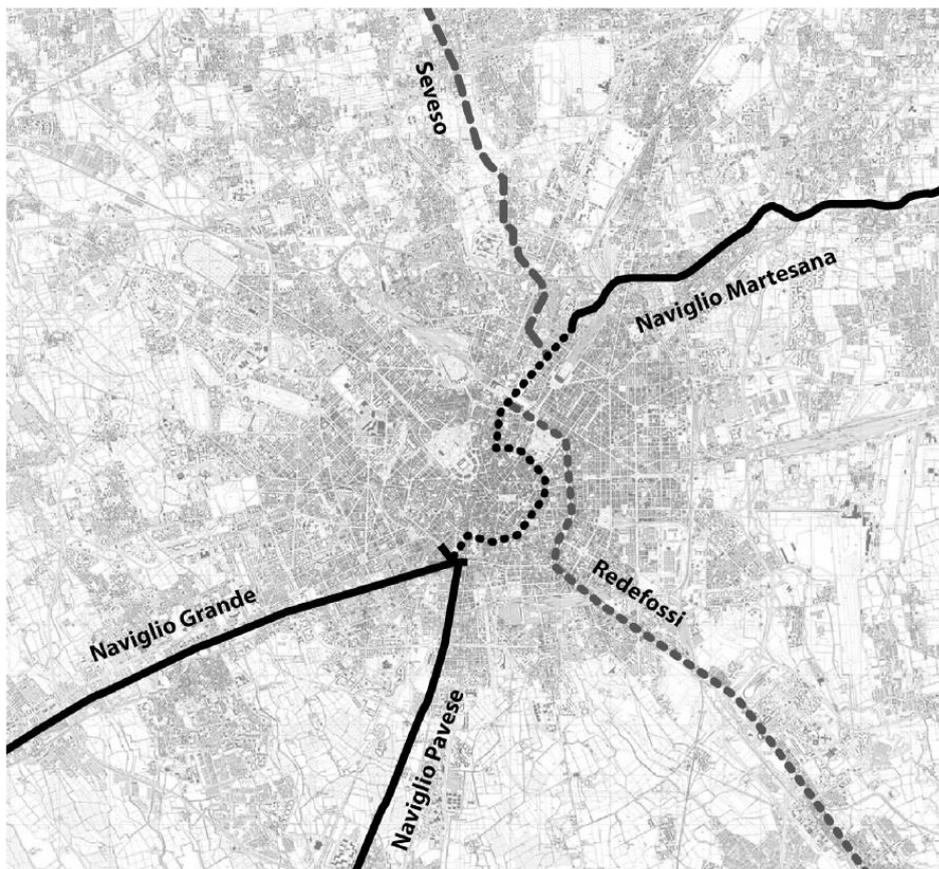
Lungo il tracciato della "fossa interna" da via Fatebenefratelli fino a corso di Porta Romana, il Naviglio è l'elemento di continuità di grandi funzioni civili della città: il Palazzo della Questura, piazza Cavour, il Palazzo dell'antico Senato e poi la Biblioteca centrale di Palazzo Sormani, il Palazzo di Giustizia, l'Umanitaria, i giardini della Guastalla, l'Università Statale di Via Festa del Perdono, gli edifici storici del Policlinico su via Francesco Sforza.

Con la riapertura dei Navigli una carreggiata o alzaia correrà naturalmente alla loro sinistra e come in passato potrà essere riservata al traffico automobilistico (soprattutto per residenti) e al passaggio dei mezzi pubblici di superficie. Il traffico aggiuntivo, che attualmente usa la Cerchia dei Navigli, impropriamente come circolare interna, può essere facilmente trasferito sulla Cerchia dei Bastioni delle Mura Spagnole, come peraltro già progettato e verificato dal Comune di Milano in sede di pianificazione del traffico negli anni 2003-2006. Si tenga conto che per buona parte dell'itinerario della fossa interna correrà la nuova Linea M4 del metrò e i Navigli sovrappasseranno senza problemi le Linee M1 e M3.

Una parte fondamentale del progetto prevede la progettazione di via Conca del Naviglio come spazio pubblico urbano di connessione con altri spazi e le aree a verde dell'intorno, compresi i collegamenti pedonali verso l'Arena romana fino al Parco delle Basiliche e alla Darsena.

La riapertura dei Navigli solleciterà la formazione di nuove zone pedonali e nuovi spazi pubblici che integrati a quelli esistenti, comporranno la trama di reti di mobilità alternative all'automobile. Il servizio di trasporto turistico che si effettuerà con battello lungo i Navigli potrebbe persino rappresentare un'integrazione dell'offerta di mobilità.

La riapertura dei Navigli consentirà di ripristinare inoltre il collegamento via acqua dall'Adda al Ticino con Milano e Pavia, una rete di circa 140 Km, in un paesaggio di rara bellezza, lungo la quale si potrà sviluppare una pista ciclabile tra le più estese d'Europa con tutte le attività di supporto e ricettività.



Mapa di Milano, evidenziati il Seveso, il cavo Redefossi, i Navigli esistenti e il tratto da riaprire

I vantaggi economici

Come succede per i più "tradizionali" interventi di sviluppo o rinnovo urbano, anche la ricostruzione dei Navigli attraverso la riapertura della loro "fossa interna" comporta ricadute sulla città e sul più ampio territorio regionale, che vanno valutate sia per comprendere la portata socioeconomica degli interventi sia per individuare le azioni più opportune per attivare tutte le possibili sinergie con il tessuto urbano ed economico esistente, sia per massimizzare l'atteso incremento della qualità ambientale e del benessere complessivo della comunità.

La realizzazione di investimenti in infrastrutture, quali quelli legati alla riapertura dei Navigli, hanno ripercussioni sulla creazione locale di valore aggiunto e di reddito, e anche sulla loro distribuzione con effetti socioeconomici che possono essere quantificati in termini di maggiore produzione determinata nell'economia nazionale e regionale. Tali investimenti, infatti, rappresentano un'occasione di crescita economica per il territorio in quanto l'acquisto di beni e servizi necessari alla ricostruzione dei Navigli rappresenta una domanda aggiuntiva - il cosiddetto "impatto diretto" - rivolta alle imprese dell'area. Queste, a loro volta, per

consegnare i beni e servizi richiesti, rivolgeranno ai loro fornitori una maggiore domanda di "input" intermedi (quali semilavorati, materie prime, servizi vari) necessari per produrli, generando così un "impatto indiretto", e dovranno impiegare nuove o attualmente sottoutilizzate risorse lavorative. Una parte consistente del maggior reddito reso disponibile e dovuto alla maggiore occupazione attivata verrà spesa in beni di consumo e servizi, aumentando quindi la domanda degli stessi e creando così un "impatto indotto". In altri termini, si creerà un "circolo virtuoso" i cui effetti complessivi saranno largamente superiori al costo degli investimenti affrontati per la realizzazione dell'infrastruttura.

Oltre alle ricadute di tipo prettamente economico e direttamente monetizzabili, in quanto risultato di movimenti diretti di denaro, in termini di investimenti, spese di produzione, redditi e consumi aggiuntivi, la riapertura dei Navigli rappresenterà anche una nuova icona all'interno del paesaggio urbano, costituendo così un driver che permetterà la riqualificazione delle aree urbane direttamente interessate dalle opere diventando elemento caratterizzante la città e l'intero territorio circostante. Ciò darà origine ad un insieme di cambiamenti sul territorio che, a loro volta, determineranno effetti/benefici meno facilmente quantificabili in termini monetari e che riguardano, ad esempio, i risparmi generati da una maggiore efficienza delle infrastrutture di trasporto e mobilità; la generale riduzione del traffico e, quindi, del tempo impiegato negli spostamenti e dell'incidentalità; la maggiore disponibilità di tempo che può essere impiegato, anche, in nuove attività culturali e ricreative; una maggiore vivibilità e un miglioramento della qualità della vita grazie anche all'incremento della qualità ambientale complessiva e alla diffusione di mobilità alternative all'automobile. Ancora, il progetto avrà ripercussioni positive sui valori immobiliari grazie alla riqualificazione urbana, conseguenza diretta degli interventi previsti, e all'aumentata qualità complessiva dell'abitare lungo i nuovi corsi d'acqua, con ulteriori interventi di riqualificazione degli immobili per effetto imitativo e che si ripercuoterà su ambiti più vasti della città. Un ulteriore effetto positivo verrà dalla rivitalizzazione del tessuto imprenditoriale, in genere, e in particolare lungo il percorso dei Navigli e nelle molte aree adiacenti – pedonali e non – dove nuove attività e nuove funzioni troveranno occasione di sviluppo. L'impatto complessivo deve poi tener conto anche degli effetti generati da tutti gli investimenti/spese che saranno indotti dall'aumentata attrattività della città, dalla maggiore offerta turistica che si crea sul territorio e che si tradurrà in un incremento dei soggiorni per turismo.

D'altra parte dal punto di vista economico, la riapertura dei Navigli costituirà un fattore di sviluppo e di moltiplicazione di nuove attività economiche in diversi comparti dell'economia milanese, e come è già accaduto in molte città europee e mondiali, la realizzazione di un intervento, fortemente significativo dal punto di

vista culturale, ambientale o urbanistico, deciso e promosso con convinzione dall'amministrazione pubblica, con un alto valore simbolico e reale, è stata sufficiente per attribuire a quelle città un'immagine di modernità e di innovazione con ricadute eccezionali a livello economico, attivando nuove iniziative economiche e mobilitando nuovi capitali e nuovi investimenti pubblici e privati. La riapertura dei Navigli in Milano potrà costituire un'occasione destinata a incidere significativamente sia in termini quantitativi sia qualitativi nel contesto economico milanese migliorando l'attrattiva di Milano a livello internazionale. Entrare in questa logica ed esserne complessivamente consapevoli potrà risvegliare la capacità dell'economia milanese di investire nell'interesse della città in molteplici direzioni con la conseguenza di un migliore posizionamento strategico di Milano nel sistema competitivo tra città a livello mondiale.

Fra le attività economiche suscettibili di creare occasioni di redditività diretta o diffusa si indicano in particolare:

- la gestione delle risorse idriche in rapporto alla produzione dell'energia elettrica e al risparmio energetico, microturbine e pompe di calore;
- lo sviluppo di diversificate attività turistiche, compresa la riqualificazione e il potenziamento del settore alberghiero e della ristorazione;
- la gestione della navigazione turistica;
- la gestione culturale e del tempo libero, queste attività potrebbero essere gestite in proprio dall'ente, ma anche delegate ad altri enti pubblici o privati, tour operators, istituzioni culturali, ecc;
- la gestione delle risorse culturali: monumenti e paesaggi, realizzazione di nuovi musei tematici, spettacoli;
- la valorizzazione e il potenziamento delle attività agricole, resa possibile dalla ottimizzazione della rete idraulica e dalla potenzialità di una nuova regolazione del sistema;
- la valorizzazione immobiliare, relativa ai nuovi immobili da realizzare (in proprio o dati in concessione a privati) nelle aree di pertinenza, alla trasformazione funzionale di fabbricati esistenti da restaurare o ristrutturare, a eventuali impianti e servizi pubblici da realizzare lungo il percorso;
- la valorizzazione delle aree pubbliche al contorno dei Navigli;
- la valorizzazione del sottosuolo connesso alla realizzazione dei Navigli, compresa la creazione di parcheggi interrati necessari a garantire lo stazionamento delle auto dei residenti e l'estensione delle aree pedonalizzate e a traffico limitato nelle aree limitrofe ai nuovi Navigli;
- la gestione economica della rete ciclabile;
- la gestione economica della concessione di pubblicità.

La redditività di alcune di queste attività potrà costituire la base economica di riferimento per un piano finanziario che preveda l'impegno di risorse private per sostenere una proposta di PPP e project financing, totale o parziale, da parte di uno o più soggetti proponenti.

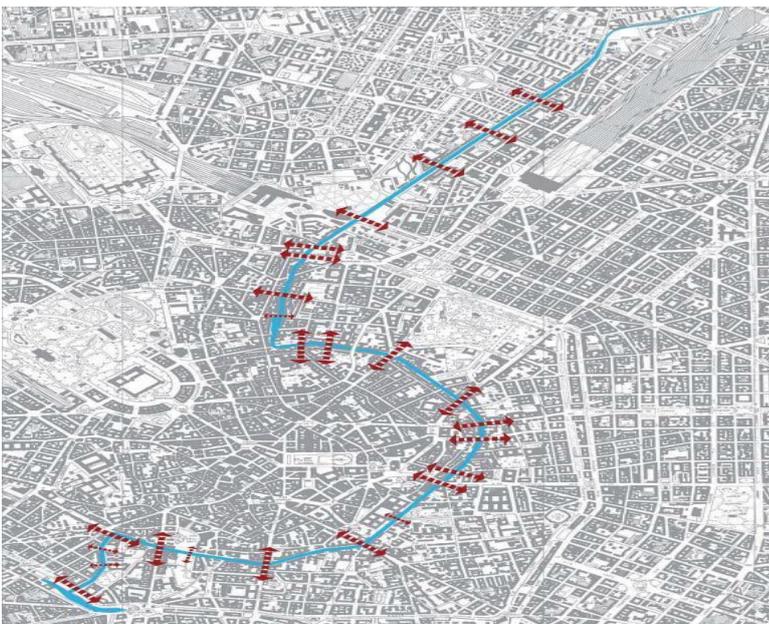
I costi e tempi

Il preventivo complessivo delle opere di architettura e ingegneria per la realizzazione del progetto è stato stimato dall'Associazione Riaprire i Navigli in circa 200 milioni di euro di mere opere, comprensivi di 20 milioni per la ribacinizzazione del Seveso sotto via Melchiorre Gioia nel tratto da Via Carissimin ai Bastioni di Porta Nuova e degli imprevisti.

Tale cifra non si discosta molto da quanto è stato computato nello studio di fattibilità redatto dal Politecnico di Milano in quanto anche il computo del Politecnico (escluso il tubo per la continuità idraulica anticipata) prevede 208 milioni di mere opere, che poi salgono a 379 con oneri di viabilità provvisoria, imprevisti, IVA e spese tecniche, costi che potrebbero essere ridotti con opportune tecniche.

Peraltro va tenuto conto che il progetto Politecnico prevede alcune opere particolari, quali per esempio la sistemazione con un bacino d'acqua in piazza Cavour o un progetto particolare per la sistemazione di via Melchiorre Gioia che ne fanno alzare il valore complessivo.

Con un programma dei lavori nell'ambito di procedure di project financing ed una particolare gestione di tipo commissariale, si può immaginare che le opere siano realizzate complessivamente in 5/6 anni, anche qualora si realizzasse per lotti, il primo da Cassina de' Pomm ai Bastioni di Porta Nuova di circa 2,2 km e il secondo dai Bastioni di Porta Nuova alla Darsena di circa 6 km.



Il tracciato dei Navigli con l'ipotesi di 25 attraversamenti stradali



Render di progetto: il naviglio in Via De Amicis e il Parco delle due Basiliche



Render di progetto: il Naviglio in Via Francesco Sforza e il polo Statale-Policlinico

Aspetti di finanziabilità del progetto

L'Associazione Riaprire i Navigli da sempre sostiene che il progetto di riapertura dei Navigli può essere finanziato con la partecipazione di capitali privati in un'ottica di PPP dinamico con la Pubblica Amministrazione.

Questo progetto risulta quindi importante e stimolante, anche dal punto di vista finanziario, specie se comprende non solo la riapertura degli 8 chilometri in Milano ma anche la riqualificazione dei tratti esterni della rete dei Navigli lombardi.

Le vie di finanziamento per la riapertura dei Navigli in Milano, e anche per la riqualificazione dei Navigli esistenti all'esterno della città, che si possono contemplare sono sostanzialmente due: un finanziamento pubblico o un finanziamento con intervento privato e quindi un partenariato pubblico privato (PPP).

Ricorrere ad un finanziamento totalmente pubblico in questo momento presenta delle difficoltà data la scarsità di risorse pubbliche ed i limiti di indebitamento imposti dal patto di Stabilità interno.

Occorre quindi promuovere il possibile coinvolgimento del settore privato e considerare uno schema di partenariato pubblico-privato che possa soddisfare i rendimenti richiesti dai privati ed il soddisfacimento di un'utilità sociale che la pubblica amministrazione si prefigge di realizzare.

Lo schema di partenariato pubblico-privato (PPP) si concretizza attraverso un contratto di durata, con investimento di capitali privati, allocazione dei rischi fra le parti e remunerazione legata a parametri di "performance". I principali vantaggi per la parte pubblica riguardano sia la fruizione di opere, beni e servizi adeguate alle proprie esigenze ed in linea con le migliori innovazioni e tecnologie costruttive e operative del mercato, sia il trasferimento alla parte privata dei rischi che essa è in grado di affrontare, sia la possibilità di considerare l'investimento come non gravante sul bilancio, né sul debito (off-balance sheet), tenendo tuttavia conto, per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, dei principi di EUROSTAT e delle norme della Direttiva concessioni della Commissione Europea. Lo studio di fattibilità realizzato dal Politecnico di Milano ha effettuato una prima valutazione dei benefici collettivi che deriverebbero dalla riapertura dei Navigli a Milano. In particolare sono stati valutati l'incremento dei redditi per effetto dell'investimento, il miglioramento della qualità urbana, la riduzione di emissioni e di incidenti lungo la cerchia attuale, l'aumento della attrattività turistica di Milano ed infine i benefici collettivi delle attività residenziali e per le attività commerciali con la metodologia di stima del prezzo edonico. I valori ottenuti risultano molto elevati, ed altri potrebbero aggiungersi a questi in relazione alle note del capitolo precedente, ma tali valori per

essere reali richiedono un ruolo molto attivo della Amministrazione pubblica per il conseguimento e la concreta valorizzazione dei benefici identificati nello studio.

Gli studi sin qui effettuati sul progetto di riapertura dei Navigli a Milano non hanno individuato tuttavia fonti di redditività di dimensioni tali da poter attrarre investitori privati, ovvero non sono state identificate fonti di ricavo direttamente riconducibile alla realizzazione, manutenzione e gestione dell'opera, tali da suggerire interventi in project financing per la totalità dell'opera. Il Capex (CAPital EXpenditure) dell'iniziativa non potrà pertanto prescindere da finanziamenti pubblici o europei a fianco dei finanziamenti privati (ma ciò potrà essere determinato meglio in sede di studio di fattibilità).

Lo schema che si vuole suggerire rientra in una gestione "dinamica" del PPP in cui l'Amministrazione pubblica non è "statica" rispetto al progetto ma ne diventa partecipe e soggetto "attivo" per la sua realizzazione. Lo schema di PPP "statico" prevede un'analisi delle disponibilità finanziarie che l'amministrazione pubblica può mettere a disposizione del progetto e lascia la completa realizzazione e gestione dell'opera al privato. Nell'ottica di PPP "dinamico" invece, la Pubblica Amministrazione oltre all'eventuale supporto finanziario identificato in contributi finanziari e/o canone di disponibilità, si impegna a favorire lo sfruttamento e la gestione della mobilità e dei piani urbani di sviluppo in modo da minimizzare l'impatto dei canoni di disponibilità sui bilanci pubblici. Questa visione dinamica richiede che la Amministrazione pubblica assuma un ruolo attivo di controllo e di "governance" sulla realizzazione complessiva dell'opera.

La sua fattibilità si basa sulla possibilità di determinare un canone di disponibilità pagato dal Comune/Regione al fine di garantire la bancabilità del progetto e la redditività all'investitore privato. La concessione per la riapertura dei Navigli dovrebbe essere abbastanza lunga o comunque determinata in base al canone che l'amministrazione potrà pagare. Come per i canoni di disponibilità utilizzati nei progetti di trasporto pubblico, il concessionario privato dovrà farsi carico del "rischio di costruzione" e del "rischio di disponibilità" dell'opera, nonché di una serie di attività e prestazioni che giustifichino il pagamento del canone, con particolare riferimento alle attività di manutenzione (controllo del livello delle acque, dello stato delle sponde, del corretto funzionamento delle chiuse, della segnaletica, etc) delle nuove tratte di Naviglio e di eventuali servizi (es: navigazione a carattere turistico) od altre opere connesse alla riapertura dei Navigli nelle loro aree adiacenti.

In sintesi, lo schema proposto si articola su due distinte strutture:

- a) la SPV (Special Purpose Vehicle), costituita da privati, al quale sarà affidata la concessione di costruzione e gestione dell'opera in "project financing" e che riceverà il pagamento del canone di disponibilità da parte dell'Amministrazione pubblica (tale SPV dovrà seguire la normativa sul PPP prevista dal codice degli appalti e dalle direttive europee);
- b) la società di sviluppo a capitale pubblico o/e anche aperta ai privati che dovrà curare le valorizzazioni del territorio (aree commerciali, parcheggi, etc) ed altre possibili fonti di ricavo, al fine di minimizzare l'impatto sui bilanci pubblici del canone di disponibilità da pagare a SPV .

A sostegno del pagamento del canone da parte di Regione e Comune, per diminuire al massimo l'impatto sui bilanci pubblici, la Pubblica Amministrazione dovrà infatti svolgere un ruolo dinamico e propositivo nel pianificare interventi di sviluppo urbanistico nelle aree attraversate dai Navigli.

Ciò potrà realizzarsi attraverso la costituzione di una società per lo "Sviluppo del Territorio" o simile società di scopo, che dovrà prendersi carico delle iniziative di valorizzazione delle aree adiacenti al Naviglio (al limite in JV con la sopracitata SPV o altri operatori privati).

In questo modo la Pubblica Amministrazione potrebbe compensare totalmente o in parte le risorse economiche erogate come contributo finanziario e per il pagamento del canone di disponibilità alla SPV che costruirà e gestirà l'opera in project financing.

Fra le possibili fonti di maggiori entrate per la Amministrazione pubblica rientrano anche eventuali entrate di ordine fiscale quali, ad esempio, il riconoscimento di parte dell'IMU comunale o di parte della Congestion charge a favore della realizzazione dell'iniziativa, o altre eventuali tasse di scopo o lievi maggiorazioni su tasse o tariffe esistenti (acqua, tasse aeroportuali), che potrebbero essere necessarie per compensare gli esborsi della parte pubblica per la realizzazione e la gestione dell'investimento.

Naturalmente l'iniziativa ha senso una volta che si possa, da una parte, identificare il fabbisogno finanziario complessivo destinato alla realizzazione delle opere e, dall'altra, analizzare attentamente le potenzialità offerte dalla realizzazione di iniziative di riqualificazione urbana nelle aree adiacenti i Navigli riaperti e/o altre aree che Regione/Comune/Città Metropolitana potranno identificare, oltre all'analisi della partecipazione ai tributi esistenti e del possibile apporto di fondi privati (es: donazioni, eventuali sottoscrizioni popolari) e di fondi Europei disponibili a sostegno della finanziabilità dell'iniziativa.

L'iniziativa richiede, contestualmente alla realizzazione dello studio di prefattibilità finanziaria, la individuazione di possibili stakeholder potenzialmente interessati a

partecipare ad un grande progetto di sviluppo territoriale ed economico, attraverso la costituzione di un Tavolo di lavoro, formato da esponenti dell'Amministrazione pubblica e di associazioni, imprese e operatori privati, con lo scopo di esaminare la sostenibilità del progetto e della struttura "dinamica" sopra proposta con la costituzione della sopracitata società per lo "Sviluppo del Territorio" sotto i diversi profili giuridico, tecnico, economico, finanziario.

I possibili stakeholder da coinvolgere nel progetto potranno essere (l'elenco non è limitativo):

- il Comune di Milano, il cui Sindaco in campagna elettorale ha indicato il progetto di riapertura dei Navigli come la più grande opportunità per lo sviluppo di Milano nei prossimi 20 anni;
- la Città metropolitana di Milano;
- la Regione Lombardia, che dall'ampliamento del progetto su scala regionale può ricavare importanti opportunità di sviluppo e valorizzazione del proprio territorio. La Regione è peraltro competente in materia di controllo delle acque;
- un grande operatore finanziario come ad esempio Banca Intesa Sanpaolo (per il tramite della sua Fondazione Cariplo), che potrebbe evidenziare la sua straordinaria capacità di essere fra gli attori principale di questo importante progetto, di così grande impatto urbanistico, ambientale e sociale;
- la C.C.I.A.A. ed eventualmente Assolombarda, che potenzialmente dovrebbero poter essere attratte da un progetto di importanza strategica che promuova nuovi business e nuovi posti di lavoro;
- il settore cittadino e regionale del turismo, per le nuove opportunità derivanti dal potenziamento dell'attrattiva turistica di Milano con i Navigli;
- il settore della cultura, dell'arte e museale, che si potrebbe arricchire di nuove opportunità anche legate agli interventi di valorizzazioni alla scala regionale;
- le imprese di costruzione e le aziende che operano nel settore energetico potenzialmente interessate dal nuovo business diretto ed indotto dal progetto della riapertura dei Navigli;
- altri settori (moda, design, comunicazione) che potrebbero utilizzare i Navigli anche come un elemento indotto, brand, in nuovi luoghi di grande suggestione.

Naturalmente si ritiene che Ministeri quali il Ministero per i Beni Culturali, Ministero dell'Agricoltura, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oltre alla BEI e alla Cassa Depositi e Prestiti, potrebbero essere dei validi interlocutori a sostegno di questa possibile soluzione.

Lo schema qui proposto, fortemente innovativo per il ruolo "attivo e dinamico" della Amministrazione pubblica e per il coinvolgimento e la collaborazione del

settore privato nella realizzazione di progetti strategici e di ampio respiro sotto il profilo dello sviluppo economico e del miglioramento della qualità della città e della vita dei cittadini, potrà costituire anche un punto di riferimento metodologico riproducibile per altri interventi ed in altri contesti.

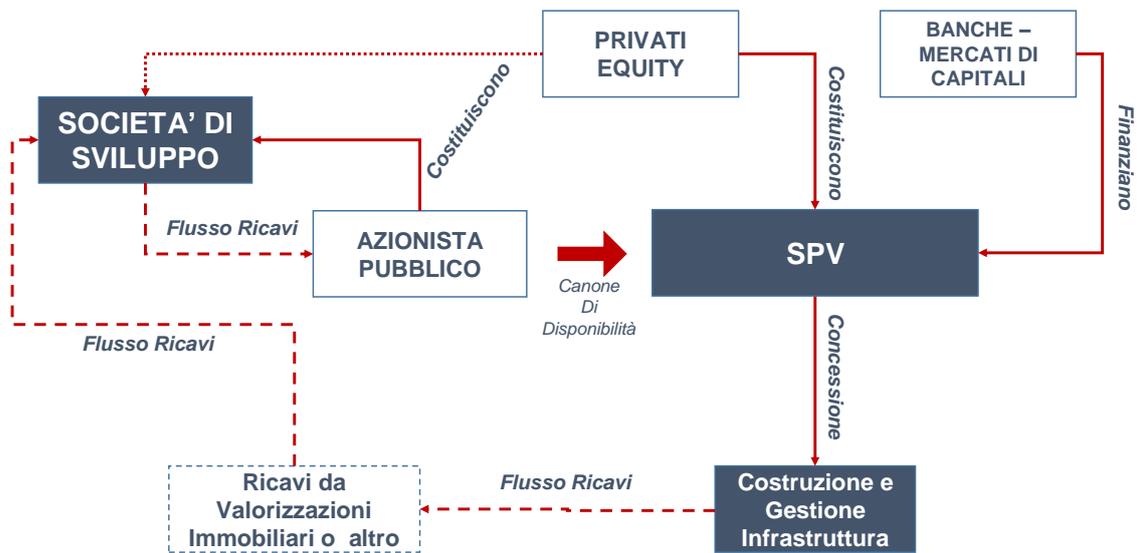


Illustrazione dello schema finanziario