

INFORMA NAVIGLI

Milano, 18 aprile 2018, Università IULM
Secondo incontro

Navigli di Milano e navigli lombardi. Vantaggi e svantaggi del progetto di riapertura

Le possibili modalità di finanziamento e i vantaggi economici.

Relazione di Claudio Masi



Ordine dei Giornalisti

Consiglio della Lombardia



ASSOCIAZIONE
RIAPRIRE I NAVIGLI

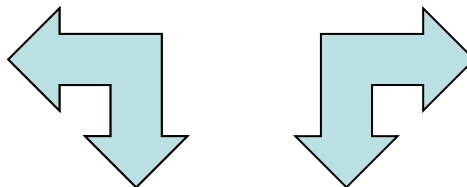
CONTENUTI

- **INVESTIMENTI URBANI: I FATTORI-CHIAVE PER IL SUCCESSO**
- **LE POSSIBILITA' DI FINANZIAMENTO**
- **LO SCHEMA DI FINANZIAMENTO PROPOSTO DALLA ASSOCIAZIONE "RIAPRIRE I NAVIGLI"**
- **I VANTAGGI SOCIO-ECONOMICI**
- **UNO SGUARDO AL FUTURO**

GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO URBANO

5 aree strategiche di intervento

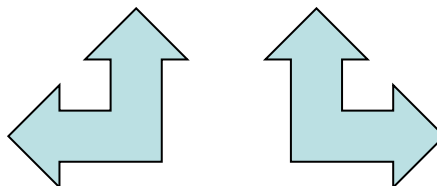
Vision e Master plan con orizzonte al 2050



Politiche urbane integrate ai differenti livelli di pianificazione

La “governance” urbana dei processi di trasformazione e sviluppo del territorio

Una nuova cultura orientata alla crescita economica, sociale e culturale del territorio



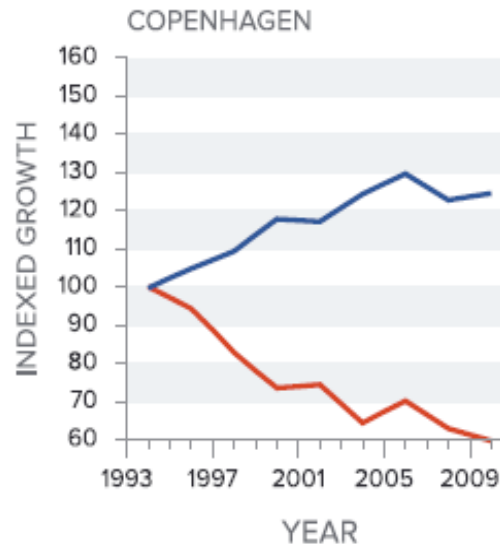
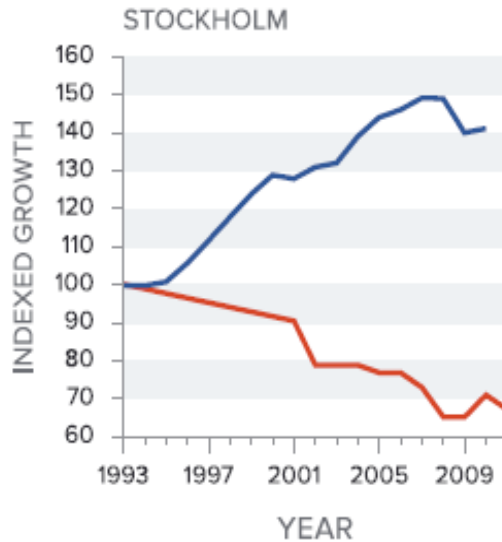
Adeguati e stabili flussi finanziari

I 5 FATTORI-CHIAVE PER REALIZZARE CON SUCCESSO LA STRATEGIA E GLI INVESTIMENTI URBANI

- Condividere la “visione”
- Una “governance” pubblica proattiva ed efficace
- Impegno politico orientato al lungo periodo
- Forte connessione fra sviluppo urbano e crescita socio-economica del territorio
- Policies di finanziamento degli investimenti urbani orientate al lungo periodo



ESEMPI DI SVILUPPO ANCHE ECONOMICO IN EUROPA ATTRAVERSO POLITICHE ECONOMICHE INTEGRATE



— GHG Emission per Capita

— GVA per Capita

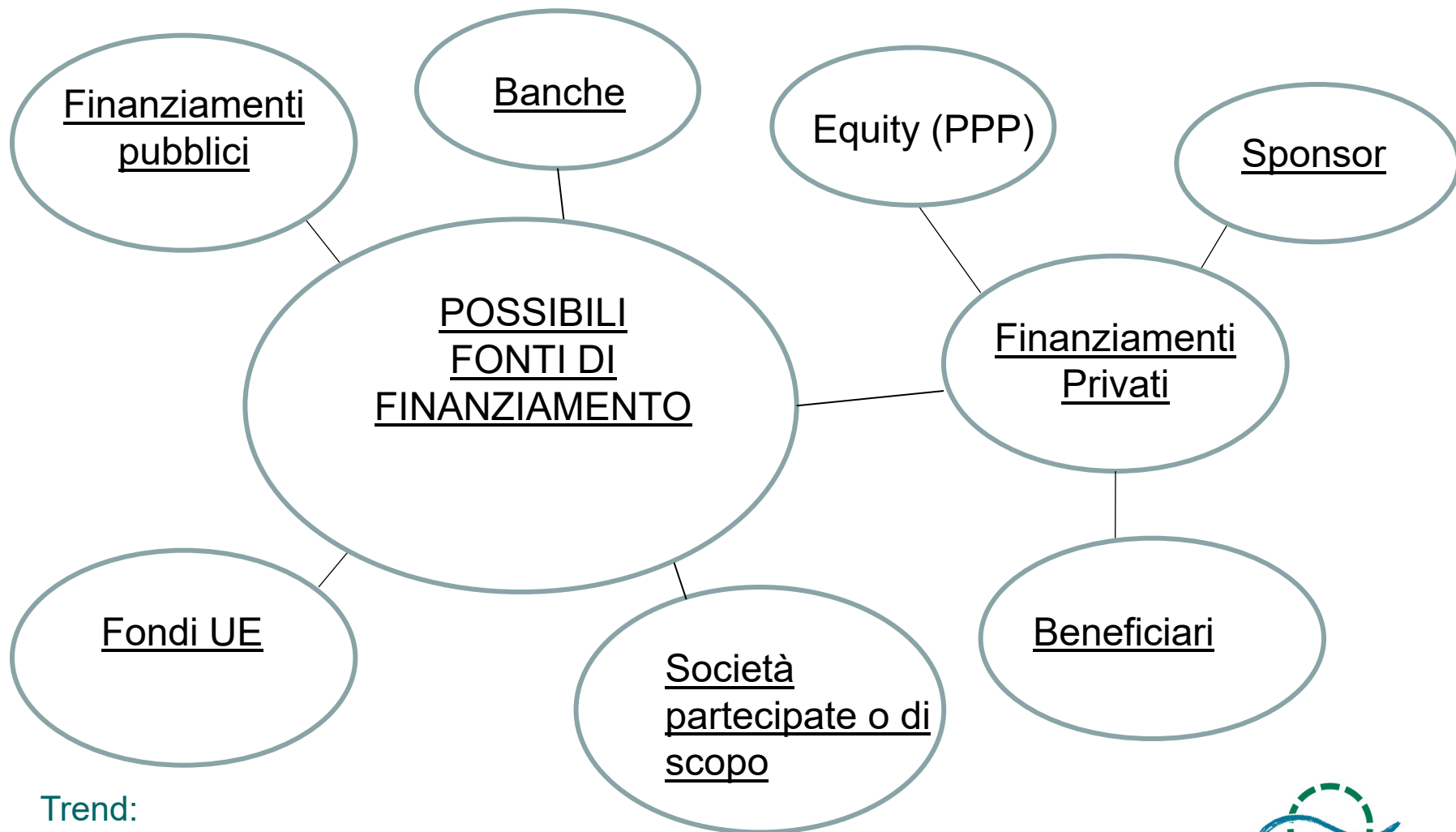
SOURCE Rode, Floater et al. 2013, Floater, Rode et al. 2013, 2014.^{11a}

Le due città hanno ridotto di circa il 50% le emissioni, con contestuale forte crescita delle loro economie, tramite lo sviluppo del trasporto pubblico e un efficiente uso del suolo

LA RIAPERTURA DEI NAVIGLI A MILANO

- **RAPPRESENTA UN INVESTIMENTO STRATEGICO PER IL TERRITORIO E PER LA COLLETTIVITA' SOTTO IL PROFILO ECONOMICO, SOCIALE, AMBIENTALE, CULTURALE E DI INNALZAMENTO DELLA QUALITA' DELLA VITA URBANA**
- **RESTITUIREBBE ALLA CITTA' IL PAESAGGIO DELLA CITTA' D'ACQUA E RENDEREbbe CONNESSO TUTTO IL PAESAGGIO DEI NAVIGLI LOMBARDI**
- **MOTORE DI SVILUPPO ECONOMICO E DI ULTERIORI FUTURE RIQUALIFICAZIONI E TRASFORMAZIONI URBANE**

LE POSSIBILI FONTI DI FINANZIAMENTO DELLE OPERE PUBBLICHE



Trend:

- 1) partecipazione dei beneficiari al finanziamento dell'opera pubblica
- 2) land value capture

DEFINIZIONE UE DEL PPP (PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIP)

Forma di cooperazione fra Pubblica Amministrazione e imprese allo scopo di assicurare il finanziamento, la costruzione, la ristrutturazione, la gestione e la manutenzione di una infrastruttura o la prestazione di un servizio

Caratteristiche del PPP

- Durata temporale relativamente lunga
- Parziale o totale copertura dell'investimento attraverso risorse private
- Partecipazione dell'operatore privato in diverse fasi del progetto (progettazione, costruzione, gestione, manutenzione, finanziamento)
- Allocazione di rischi all'operatore privato (matrice dei rischi con suddivisione fra soggetto pubblico e soggetto privato).

TIPOLOGIE DI PPP

PPP istituzionale

l'Amministrazione pubblica (AP) costituisce una società e indice una gara per selezionare il partner privato

PPP contrattuale

L'AP affida un contratto/disciplinare di concessione ad un operatore economico tramite una procedura ad evidenza pubblica

Caratteristiche dei contratti di PPP

- ***Design and build (DB)***
- ***Build, Lease and Transfer (BLT)***
- ***Operation & Maintenance (O&M)***
- ***Design, Build, Finance, Mantain and/or Operate (DBFM/O)***
- ***Build, Operate and Transfer (BOT)***

PROJECT FINANCING, EUROSTAT E POSSIBILITA' DI NON IMPUTAZIONE AL DEBITO PUBBLICO

Il Project Financing (PF) è un modello di finanziamento della concessione di costruzione e gestione, tramite la costituzione di un società-veicolo (special purpose vehicle-SPV). I finanziatori valutano il merito di credito del progetto sulla base dei flussi di cassa generati.

Principi di Eurostat

Rientrano nel perimetro dei principi di Eurostat i contratti il cui principale pagatore è la AP.

In base a tali principi, una operazione di PPP non costituisce debito pubblico se:

- alla controparte privata sono allocati il rischio di costruzione e, in alternativa, il rischio di disponibilità o di domanda;
- se il finanziamento pubblico in conto capitale è inferiore al 30% del valore dell'investimento.

Il D.Lgs. 57/2017 ha modificato le norme per il PPP nel Nuovo Codice Appalti, innalzando il contributo pubblico sia nelle concessioni che nei PPP dal 30% al 49% dell'investimento, allo scopo di favorire la bancabilità delle operazioni.

ESEMPIO DI SOCIETA' DI SCOPO: IL CASO DI COPENHAGEN

E' stata costituita una società (Orestad Development Corporation), partecipata al 55% dalla Municipalità di Copenhagen e per il 45% dallo stato danese, incaricata di:

- pianificare lo sviluppo dell'area di Orestad nonchè progettare e costruire il sistema infrastrutturale;
- provvedere alla vendita dei terreni dell'area di Orestad;
- organizzare gli appalti per la costruzione e gestione del primo lotto della metropolitana (linea Copenhagen-isola di Amager).

I soci della Orestad Development Corporation non hanno apportato capitali, bensì gran parte delle aree dell'Oresund. **Il finanziamento della prima linea metropolitana ha avuto luogo tramite lo schema di cattura del valore immobiliare (land value capture).**

Successivamente la Oresund Development Corporation ha costituito con altre Amministrazioni pubbliche nuove società di scopo per la realizzazione di successive due linee della metropolitana di Copenhagen.

ALTRI ESEMPI DI COLLABORAZIONE PUBBLICO-PRIVATO

- London Crossrail e Grand Paris Express utilizzano il cash flow derivante dalla partecipazione della business community e di beneficiari indiretti. Il progetto. Grand Paris utilizza i ricavi derivanti dalla tassazione di terreni ed insediamenti commerciali e residenziali per la realizzazione della infrastruttura.
- Negli Stati Uniti alcune opere sono state finanziate tramite “Joint development” tra il soggetto pubblico (o i soggetti pubblici) e i soggetti privati che beneficiano dell’infrastruttura (es: Metro di Washington, Portland e San Francisco).
- Un caso particolare riguarda il West Midland (Birmingham-Gran Bretagna). Con un focus sullo sviluppo economico, sono state costituite Local Enterprise Partnerships (LEPS), con l’obiettivo di coordinare gli investimenti pubblici e privati relativi a trasporti, riqualificazione urbana, sviluppo immobiliare e sviluppo economico.

LO SCHEMA DI FINANZIAMENTO PROPOSTO DALLA ASSOCIAZIONE “RIAPRIRE I NAVIGLI”

Viene proposto un modello di **gestione dinamica del** progetto di riapertura dei Navigli a Milano in cui l'Amministrazione pubblica non è “statica” rispetto al progetto ma ne diventa partecipe e “soggetto attivo” per la sua realizzazione mediante uno schema articolato nelle seguenti strutture:

- a) **la SPV (Special Purpose Vehicle)**, costituita da privati, alla quale venga affidata la concessione di costruzione e gestione dell'opera in “project financing” e che riceverà il canone di “disponibilità” dall'Amministrazione pubblica;
- b) una **società di sviluppo a partecipazione pubblica e/o aperta ai privati** che dovrà curare le valorizzazioni del territorio ed altre possibili fonti di ricavo, per minimizzare l'impatto sui bilanci pubblici del canone di disponibilità da pagare alla SPV.

SCHEMA DI INQUADRAMENTO ECONOMICO FINANZIARIO

COSTI

- ✓ Costruzione
- ✓ Gestione e manutenzione (ordinaria e straordinaria)

RICAVI

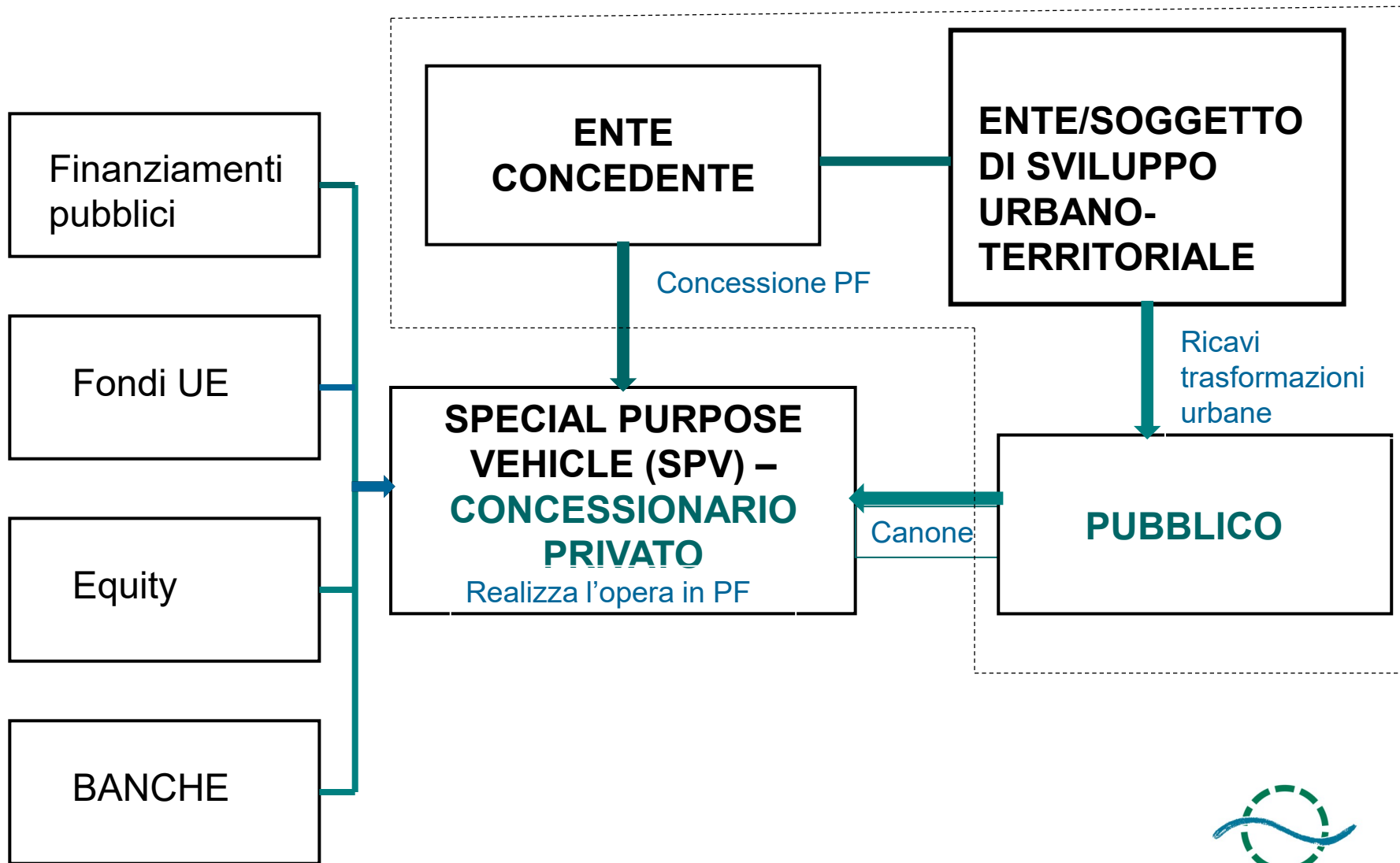
- ✓ Canone di disponibilità
- ✓ Cespiti diretti
- ✓ Cespiti indiretti e/o di origine fiscale/tariffaria

POSSIBILI FONTI DI FINANZIAMENTO

- ✓ Finanziamenti pubblici
- ✓ Fondi UE
- ✓ Finanziamenti bancari
- ✓ Equity
- ✓ Sponsor (?)
- ✓ Sottoscrizioni pubbliche (?)

BANCABILITA' DEL PROGETTO

PPP DINAMICO PROPOSTO DALLA ASSOCIAZIONE “RIAPRIRE I NAVIGLI”



I VANTAGGI SOCIO-ECONOMICI

- **CREAZIONE DI VALORE AGGIUNTO E MAGGIORE REDDITO**
- **EFFETTI POSITIVI SULL'OCCUPAZIONE**

NELLE DUE FASI DI:

- CANTIERIZZAZIONE E REALIZZAZIONE DELL'OPERA PRINCIPALE NONCHE' DELLE OPERE CONNESSE E DELLE NECESSARIE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE**
- SUCCESSIVAMENTE AL COMPLETAMENTO DEI LAVORI**

I VANTAGGI SOCIO-ECONOMICI

NELLA FASE DI CANTIERIZZAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE

- **DOMANDA AGGIUNTA DI BENI E SERVIZI FINALI E “INTERMEDI” (IMPATTO DIRETTO ED INDIRETTO)**
- **MAGGIORE OCCUPAZIONE**
- **INCREMENTO DEL REDDITO DISPONIBILE**
- **EFFETTO MOLTIPLICATORE**

I VANTAGGI SOCIO-ECONOMICI

L'IMPATTO A REGIME (TERMINATA L'OPERA)

- **SPESE PER LA GESTIONE E MANUTENZIONE DELL'OPERA**
- **INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE DI IMMOBILI NON SOLO NELLE VICINANZE DEI NAVIGLI (INTERVENTI INDOTTI PER EFFETTO IMITATIVO)**
- **NUOVE ATTIVITA' (ES: COMMERCIALI, RICREATIVE) CONNESSE O FAVORITE DALLA RIAPERTURA DEI NAVIGLI**
- **MAGGIORI SPESE DI CITTADINI, CITY USER E TURISTI**
- **NUOVI INVESTIMENTI CONNESSI CON LA MAGGIORE ATTRATTIVITA' E COMPETITIVITA' DEL TERRITORIO**
- **EFFETTO MOLTIPLICATORE**

UNO SGUARDO AL FUTURO



CONDIVIDERE UNA VISIONE DI FUTURO DELLA CITTA'

- Luogo attraente per cittadini, city user e turisti, dove vivere una alta qualità di vita urbana
- Accessibile con sistemi e servizi di mobilità e trasporti sostenibili, ecologici, efficienti ed integrati
- Avanzata sotto il profilo della protezione dell'ambiente
- Luogo di aggregazione, interazione e sviluppo sociale e culturale
- Ambiente favorevole alla creatività ed alla innovazione
- Motore di sviluppo economico, con l'ausilio di politiche urbane integrate

UNO SGUARDO AL FUTURO

LA NUOVA ERA DELLA INTELLIGENZA ARTIFICIALE



L'arrivo della tecnologia dei veicoli a guida autonoma (1)

Grande opportunità per un cambiamento radicale nella mobilità urbana e un rafforzamento del trasporto pubblico **a condizione che:**

- ❖ i veicoli autonomi (AV) circolanti costituiscano flotte di veicoli condivisi (**shared mobility**), integrate con una efficiente rete di trasporto pubblico ad alta capacità;
- ❖ le Autorità pubbliche pianifichino, regolino e controllino efficacemente le modalità di utilizzo degli AV;
- ❖ i diversi modi di trasporto (linee TPL su percorsi fissi, car-sharing con AV, bus AV a domanda e/o di collegamento- feeder alle stazioni del trasporto pubblico ecc.) siano coordinati in modo integrato attraverso piattaforme multimodali.

UNO SGUARDO AL FUTURO

LA STRETTA RELAZIONE FRA MOBILITA'/TRASPORTI E LO SVILUPPO URBANO



L'arrivo della tecnologia dei veicoli a guida autonoma (2)

- Studi realizzati da MIT (New York), ITF (Lisbona) e VDV (Stoccarda) hanno mostrato che tramite gli AV è possibile una riduzione dell'80% dei veicoli privati.
- Una forte riduzione delle auto possedute da singoli privati può avere luogo solo sulla base di un aumento della mobilità condivisa (dallo 0,5% al 50-60%).
- **Una importante riduzione delle auto circolanti libererà spazi pubblici da destinare ad altri usi di trasformazione urbana.**

UNO SGUARDO AL FUTURO



L'arrivo della tecnologia dei veicoli a guida autonoma è ormai prossimo (1)

Nell'ottobre 2017, Bloomberg Philanthropies ha pubblicato il suo [Global Atlas of Autonomous Vehicles in Cities](#), che passa in rassegna le città che nel mondo si stanno predisponendo all'arrivo dei veicoli a guida autonoma.

Città che stanno sviluppando sperimentazioni o che si apprestano a farlo:

[n. 44 nel mondo](#) (fra le quali Amsterdam, Adelaide, Boston, Dubai, Detroit, Goteborg, Helsinki, Londra, Singapore ecc.).

Città che sono allo stadio di regolazione, pianificazione e governance:

[n. 29 nel mondo](#) (fra cui Montreal, Toronto, Tokyo, Tel Aviv, Milano, San Diego, San Paolo ecc.).

UNO SGUARDO AL FUTURO



L'arrivo della tecnologia dei veicoli a guida autonoma è ormai prossimo (2)

Costruttori di auto e relativi programmi di costruzione di veicoli a guida autonoma (con avvio produzione fra il **2020** e il **2025**): fra essi TESLA, GM, FCA, HONDA, RENAULT, HYUNDAI, DAIMLER, BMW, FORD, VOLVO, AUDI

Esempi di sperimentazione TPL:

Sion (dal 2016 in un circuito di 1,5 km), Lione (dal 2016 servizio shuttle sulle del fiume Senna), Singapore (in fase di sviluppo).

Operatori TPL attivi nella sperimentazione:

Keolis e Transdev (con Navya e Easymile).

LE OPPORTUNITA' CHE L'ARRIVO DEI VEICOLI A GUIDA AUTONOMA PUO'GENERARE

- Il progressivo arrivo dei veicoli a guida autonoma comporterà una **riorganizzazione complessiva dei sistemi di mobilità e trasporti**.
- Le **aree liberate dal minor numero di veicoli** in circolazione potranno essere riutilizzate attraverso progetti di trasformazione territoriale.
- I progetti di trasformazione territoriale, nel modello proposto dallo studio, oltre a migliorare la qualità ambientale e di vita dei cittadini, **potranno generare risorse economico-finanziarie** che l'Ente pubblico potrà destinare a nuovi progetti di infrastrutturazione urbana.

IN TALE AMBITO IL PROGETTO DI RIAPERTURA DEI NAVIGLI ASSUME UNA VALENZA DI ANTICIPAZIONE E PROGETTAZIONE DEL FUTURO.

LA METODOLOGIA PROPOSTA DALLO STUDIO DELLA ASSOCIAZIONE "RIAPRIRE I NAVIGLI" SULLA FINANZIABILITA' DEL PROGETTO POTRA' ESSERE UTILE ANCHE PER ALTRI CONTESTI.

Navigli di Milano e navigli lombardi. Vantaggi e svantaggi del progetto di riapertura. Le possibili modalità di finanziamento e i vantaggi economici.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Ordine dei Giornalisti

Consiglio della Lombardia



**ASSOCIAZIONE
RIAPRIRE I NAVIGLI**