

# L'INNOVAZIONE NEL FINANZIAMENTO DEGLI INTERVENTI DI TRASFORMAZIONE URBANA

Milano, 22 gennaio 2018  
Sala Pirelli, Milano, Regione Lombardia

## RIAPRIRE I NAVIGLI. LE MODALITA' DI FINANZIAMENTO DEL PROGETTO E LE RICADUTE SOCIOECONOMICHE DELL'INVESTIMENTO

*Progetto territoriale cofinanziato da Fondazione Cariplo*

### **OBIETTIVI DEL PROGETTO E STRATEGIA D'INTERVENTO**

*Claudio Masi*  
*Consulente Mobilità e Trasporti*  
*UITP Honorary Chairman*

**RIAPRIRE I NAVIGLI.  
UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO.**

# INDICE

**LE FINALITA' DEL PROGETTO**

**OBIETTIVI**

**CONTENUTI DELLO STUDIO-RICERCA**

**DURATA DELLO STUDIO E GRUPPO DI LAVORO**

**UNO SGUARDO AL FUTURO**

**RIAPRIRE I NAVIGLI.  
UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO.**

## LE FINALITA' DEL PROGETTO

- **Evidenziare come la riapertura dei Navigli rappresenti non un costo bensì un investimento strategico** per il territorio.
- **Mostrare che il progetto è finanziabile con modalità anche innovative di finanziamento coinvolgendo il settore privato.**
- **Proporre un modello di gestione dinamica del progetto** 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.

# 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 nonché 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.

# OBIETTIVI DELLO STUDIO (1)

- Dimostrare che la **riapertura dei Navigli a Milano** non è un costo per la collettività bensì un **investimento strategico per il territorio** e per la collettività sotto il profilo economico, sociale, ambientale, culturale e di innalzamento della qualità della vita urbana.
- Esprimere tutte le valutazioni sinora non sviluppate negli studi realizzati per la riapertura dei Navigli, che riguardano **sia i costi di gestione sia i possibili prevedibili cespiti di ricavi**.
- Prendere in esame le **possibili fonti di finanziamento, anche innovative, che prevedano anche la partecipazione dei privati** e le modalità con cui canalizzare queste fonti di finanziamento.

## OBIETTIVI DELLO STUDIO (2)

- Esaminare e proporre **le modalità organizzative attraverso le quali finanziare il progetto**, anche mediante l'utilizzo di risorse private, prendendo in esame analoghe esperienze estere.
- **Redigere un primo schema di inquadramento economico-finanziario** del progetto di riapertura dei Navigli sulla base dei costi di costruzione già noti e delle risultanze dell'indagine sui costi di gestione dell'opera, dei possibili cespiti di ricavi e delle ipotesi di finanziamento individuate.

**LA STRATEGIA D'INTERVENTO CONSISTE NEL CONSEGUIRE GLI OBIETTIVI SOPRA INDICATI PER MEZZO DI UNA RICERCA SVOLTA DA PERSONALE ALTAMENTE QUALIFICATO NEI DIVERSI CAMPI.**

# CONTENUTI DELLO STUDIO-RICERCA

## A) LE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI

- Questa parte dello studio ricerca è volta ad individuare il **quadro delle trasformazioni urbane** generabili con la riapertura dei Navigli ed insieme il **quadro dei ricavi finanziari che tali trasformazioni possono generare.**
- Una parte della ricerca riguarda **la determinazione dei costi di gestione dei canali riaperti** (personale, consumi energetici, manutenzioni ecc.) e dei **cespiti di ricavi** che possono coprire i costi di gestione e manutenzione e, in quanto possibile, parte dei costi di costruzione (es: generazione di energia elettrica, contributi per lo scarico delle acque usate dalle pompe di calore, concessioni di navigazione, concessioni commerciali, pubblicità).

# CONTENUTI DELLO STUDIO-RICERCA

## B) LO SVILUPPO ECONOMICO E SOCIALE CONNESSO

- Questa parte dello studio intende fornire una **valutazione oggettiva delle ricadute sulla città e sul territorio lombardo** coinvolto nella ricostruzione della tratta “urbana” dei Navigli.
- Sarà valutato **l’impatto complessivo del progetto** di riapertura dei Navigli, in termini di valore aggiunto regionale e occupazione, sia nella fase di realizzazione dell’opera sia in relazione alle nuove o rinnovate attività che le riqualificate parti della città potranno generare o ospitare.
- Sulla base dell’inquadramento socio-economico delle aree interessate dal progetto, si procederà alla **analisi quantitativa degli effetti socio-economici dell’intervento e la verifica in termini quantitativi della sua sostenibilità**, mediante l’applicazione di analisi costi-benefici.

# CONTENUTI DELLO STUDIO-RICERCA

## C) LA FINANZIABILITA' DEL PROGETTO

- Verrà esaminato il possibile **coinvolgimento del settore privato**, finalizzato alla individuazione di uno schema di partenariato pubblico-privato che possa soddisfare i rendimenti richiesti dai privati ed il soddisfacimento della utilità sociale che la Pubblica Amministrazione si prefigge di realizzare.
- Sarà esaminato in dettaglio **il modello di gestione dinamica** per il finanziamento e la realizzazione del progetto, in base allo schema indicato nella precedente slide "FINALITA' DEL PROGETTO".
- Sarà predisposto **un primo schema di inquadramento economico-finanziario** del progetto, prendendo in considerazione i costi di investimento e di gestione nonché i possibili cespiti di ricavi e le possibili fonti di finanziamento.
- Saranno svolti **approfondimenti di natura tecnico-giuridica** a supporto della rispondenza della iniziativa alla normativa applicabile e ai principi del legislatore europeo.

# CONTENUTI DELLO STUDIO-RICERCA

## D) COMUNICAZIONE DEL PROGETTO: WEBFORUM “RIAPRIRE I NAVIGLI”

Sarà implementato un **Webforum** dedicato **al monitoraggio delle diverse fasi** che porteranno alla riapertura dei Navigli e alla realizzazione di tutte le opere di trasformazione urbana e ambientale connesse, con particolare attenzione ai contenuti socio-economici del progetto e alle modalità di finanziamento delle opere.

# DURATA DELLO STUDIO E GRUPPO DI LAVORO

DATA DI ULTIMAZIONE DELLO STUDIO: 12 GIUGNO 2018

GRUPPO DI LAVORO:

**Project Management:**

Claudio Masi

**Aspetti territoriali e ambientali, valutazione di costi e cespiti:**

Giorgio Goggi, Veronica Indelicato, Vito Redaelli

**Valutazioni economico-sociali**

Angela Airoidi, Marco Percoco

**Modalità innovative di finanziamento del progetto:**

**Aspetti finanziari:**

Remy Cohen, Federico Caligaris, Fabio Bono

**Aspetti legali:**

Monica Colombera e Simone Ambrogi (Legance-Avvocati Associati)

# 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.

Fonte:UITP Policy Brief- gennaio 2017

RIAPRIRE I NAVIGLI.  
UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO.

# 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.**

Fonte: UITP Policy Brief- gennaio 2017



## 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).



## 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):**

TESLA, GM, FCA, HONDA, RENAULT, HYUNDAI, DAIMLER, BMW, FORD, VOLVO

**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 SULLA FINANZIABILITA' DEL PROGETTO DI RIAPERTURA DEI NAVIGLI POTRA' ESSERE UTILIZZATA ANCHE IN ALTRI CONTESTI.**

# RIAPRIRE I NAVIGLI. LE MODALITA' DI FINANZIAMENTO E LE RICADUTE SOCIO-ECONOMICHE *DELL'INVESTIMENTO*

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

RIAPRIRE I NAVIGLI.  
UN INVESTIMENTO, NON UN COSTO.