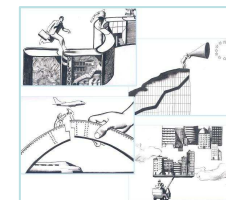


Gruppo CLAS

MOBILITY 2009
CONFERENCE MCE

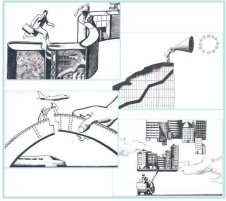


TERRITORIO E CREAZIONE DI VALORE

**LE INFRASTRUTTURE
TRA QUALITÀ DEI PROGETTI
E NUOVE MODALITÀ DI FINANZIAMENTO**

Alberto Milotti
a.milotti@gruppoclas.it

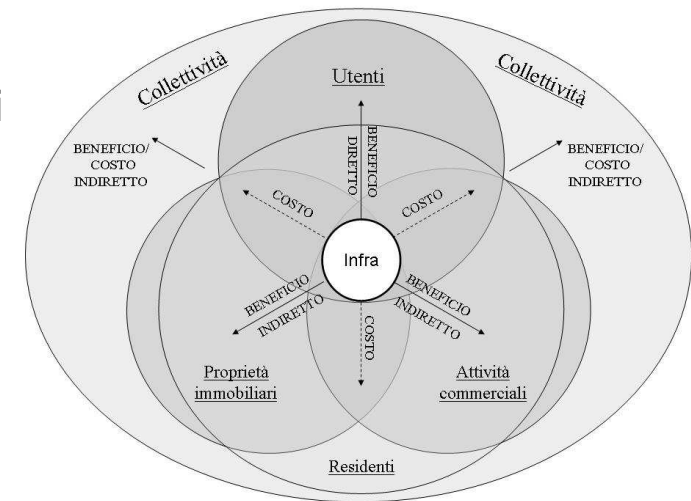
Milano, 10/02/2009

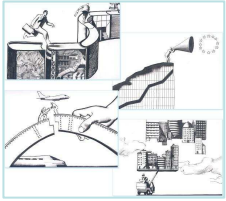


I flussi economici di un'infrastruttura di trasporto

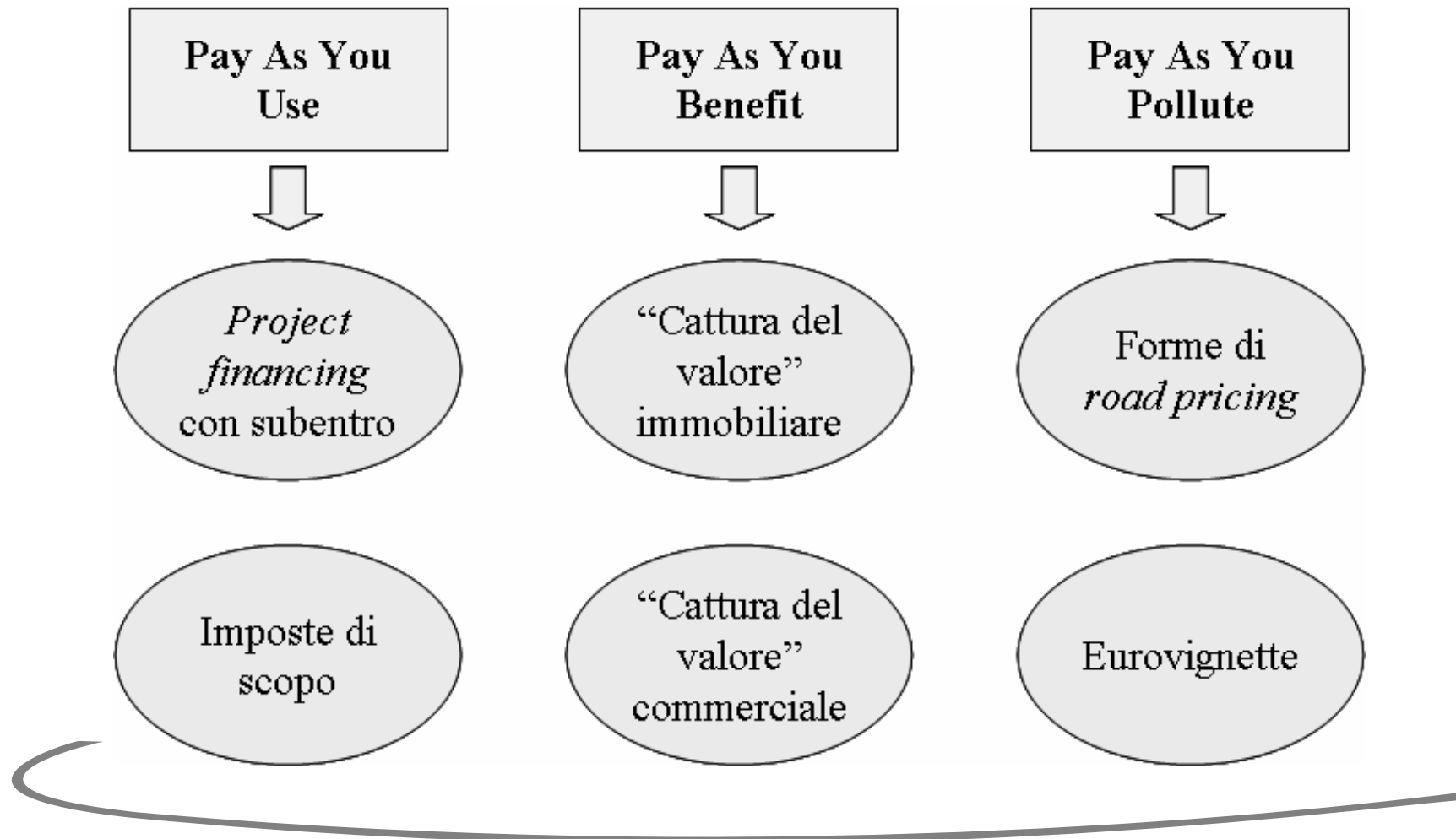
Le categorie di benefici/costi, delle infrastrutture di trasporto e di soggetti da essi interessati:

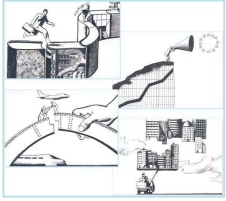
- beneficio diretto dell'infrastruttura di cui godono gli **utenti**, eventualmente connesso al costo legato ai fenomeni di congestione;
- beneficio e/o costo indiretto dell'infrastruttura che interessa uno **specifico sottoinsieme della collettività**, localizzato entro un'area di influenza dell'infrastruttura stessa (residenti e/o proprietà immobiliari);
- beneficio e/o costo indiretto dell'infrastruttura di cui godono alcune **attività direttamente correlate** alla nuova opera (es. attività commerciali e industriali);
- beneficio e/o costo indiretto dell'infrastruttura di cui gode **l'intera collettività**, senza possibilità di distinguere i soggetti e ripartire i vantaggi tra di essi.





Strumenti di finanziamento sviluppati recentemente





Alcuni importanti casi studio

➔ Corrispettivo di retrocessione

- Pedemontana Lombarda
- Brebemi

➔ Cattura del valore immobiliare

- Quadrilatero Marche-Umbria
- Metropolitana di Copenhagen

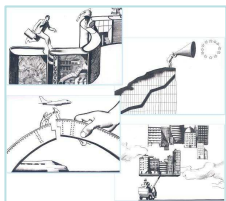
➔ Imposizione fiscale mirata

- Ecopass Milano
- Terminal container di Vado Ligure

➔ Finanziamento Cross-Modal

- Direttiva Eurovignette
- Progetto Ferrovia 2000

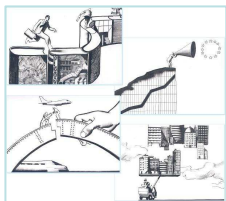




Il corrispettivo di retrocessione

Storia: il "subentro" o "corrispettivo di retrocessione" nelle concessioni autostradali è stato introdotto in Italia nel 1998 (Direttiva "Costa-Ciampi" n.248/98), ma da allora non è pressoché mai stato implementato.

Motivazione: le autostrade hanno una vita utile più lunga delle concessioni, mentre le concessioni (soprattutto quelle assegnate in PF col modello "Build-Operate-Transfer") non prevedono contributo pubblico: ciò implica che – qualunque sia la vita utile – tutti i beni "reversibili" devono essere interamente ammortizzati.



Il corrispettivo di retrocessione

- ➔ • Il “corrispettivo di retrocessione” prevede che al concessionario sia garantito – alla fine della concessione - un ammontare pari alla **quota di investimento non ammortizzato** nel periodo.
- ➔ • Il corrispettivo riflette il **valore residuo** dell’opera, calcolato sulla base di tassi di ammortamento “tecnici”.

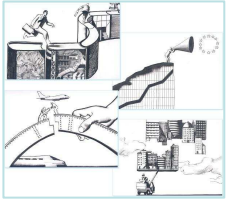
Vantaggi

- la previsione del corrispettivo comporta un taglio dell’ammortamento annuo e quindi influenza positivamente il bilancio del concessionario
- L’applicazione del corrispettivo di retrocessione permette al pubblico un risparmio nel contributo iniziale
- Maggiore attrattività dell’investimento per il maggiore ritorno atteso.

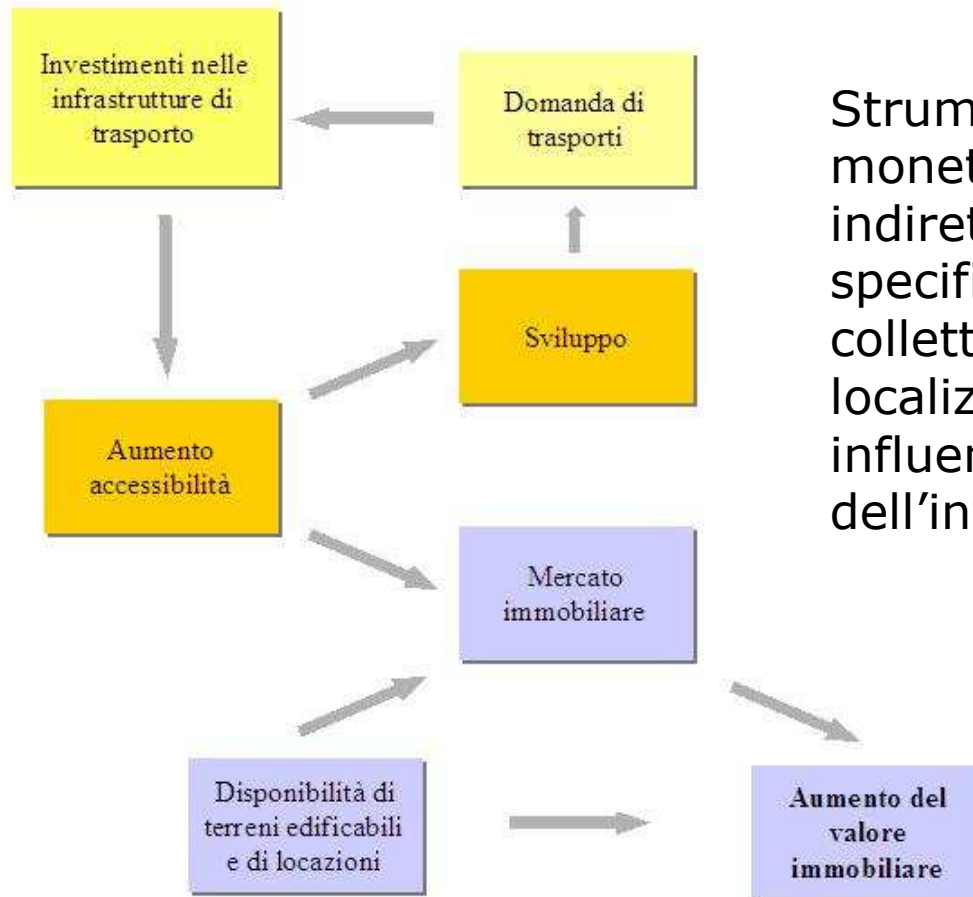
Svantaggi

- Il modello può indurre problematiche di tipo politico se applicato a progetti che si espongono ad elevati incrementi dei costi (extra-costi)
- Il calcolo della vita dell’infrastruttura potrebbe essere arbitrario

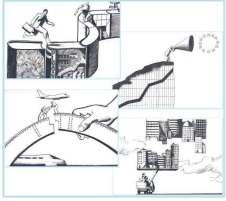




La “cattura del valore”



Strumenti che mirano a monetizzare i vantaggi indiretti generati su specifici sottoinsiemi della collettività, generalmente localizzati entro l'area di influenza dell'infrastruttura.

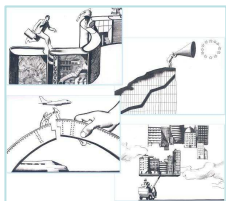


Progetto Quadrilatero

Il Progetto individua tre principali fonti di finanziamento da "cattura del valore" (che incidono per circa 17% sulla copertura costo di investimento):

- Contributo dei **Comuni**:
 - ICI e oneri di urbanizzazione relativi e alle nuove aree industriali e produttive
- Contributo delle **Camere di Commercio**:
 - incremento del 20% della tassa di iscrizione camerale in base alla legge 580/93
- Ricavi dalle **concessioni delle Aree Leader**:
 - royalties delle Aree Leader individuate dal progetto e concesse con gara

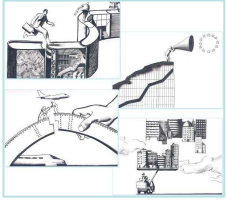




La “cattura del valore” – Fattori di successo e criticità

Fattori di successo	Rischi
disponibilità di aree che possono potenzialmente accogliere progetti di urbanizzazione ad alta densità e che diventano “attraenti” superando la presenza di alcune debolezze grazie ad investimenti pubblici	possibile attivazione di forme di competizione tra diversi territori qualora essi non siano governati, dal punto di vista strategico, in un’ottica di area vasta.
circoscrivibilità del progetto	fattore “tempo”
gestione da parte di un unico soggetto	Il fatto che il successo del progetto sia connesso al verificarsi di un largo margine di “profitto”, può dunque orientare in maniera “negativa” le scelte di urbanizzazione dell’area, privilegiando ad esempio la costruzione di edifici commerciali o di uffici a discapito delle abitazioni a basso reddito
“cattura” solamente la parte di entrate in aggiunta a quella già esistente, così da non incidere sui bilanci delle amministrazioni centrali	

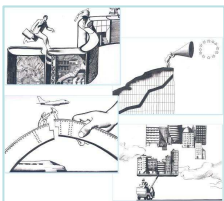
Per consentire un’efficace replicabilità di progetti di questo tipo devono essere definiti con precisione criteri che orientino la strutturazione, cosicché si riescano a controllare fin dal principio gli elementi di criticità ad essi connessi ed in primis il rischio che il mercato non risponda secondo le aspettative.



L'imposizione fiscale mirata

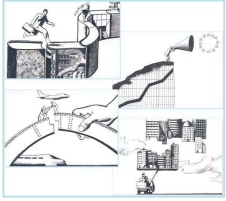
Insieme di imposte la cui destinazione ha come finalità, o tra le finalità, il finanziamento di infrastrutture di trasporto.

- ➔ • **imposte di scopo**: mirano a "catturare" i benefici derivanti dal miglioramento della mobilità, di cui usufruiscono tutti coloro che risiedono nell'area di riferimento, spesso riconducibili agli utenti stessi dell'infrastruttura;
- ➔ • **forme di road pricing**: mirano a "catturare" i costi generati dagli utenti per poi canalizzarli per il finanziamento di infrastrutture che consentono di conseguire vantaggi per gli utenti stessi e/o per la collettività più in generale;
- ➔ • **federalismo fiscale dei porti**(Leggi Finanziarie 2007 e 2008): prevede che per il finanziamento di investimenti per la rete infrastrutturale, i servizi, e i collegamenti stradali e ferroviari riguardanti i porti sia attribuito alle regioni l'incremento delle riscossioni dell'imposta sul valore aggiunto e le accise relative alle operazioni di importazione nei porti.



Forme di *road pricing*: possibili criticità e azioni da intraprendere

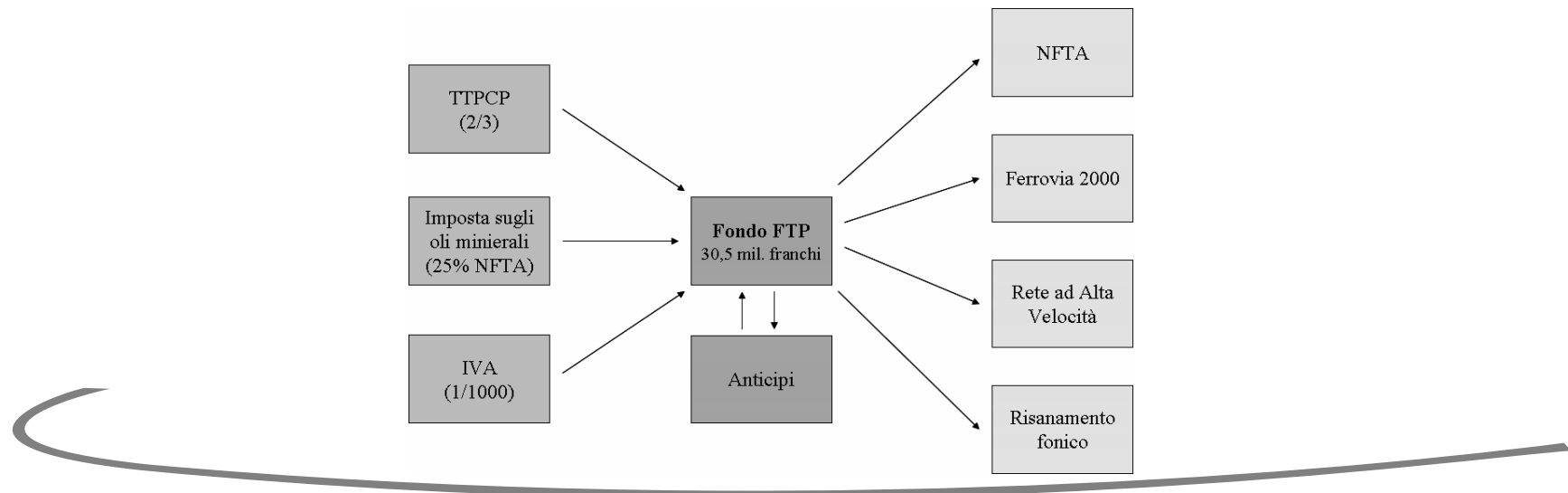
Possibili criticità	Descrizione	Es. di azioni da intraprendere
Equità	Le tariffe non prendono in considerazione i differenti livelli di reddito. Lo strumento genera benefici in termini di traffico nelle aree in cui è applicato, solitamente il centro della città, spesso però a svantaggio delle aree più periferiche (dove solitamente risiedono i ceti meno abbienti).	Effettuare attente previsioni <i>ex ante</i> , da monitorare nel tempo, in merito agli impatti delle tariffe sul tessuto sociale delle differenti aree della città. Applicare tariffe non differenziate per categoria di veicolo (es. <i>congestion charges</i> di Londra) che potrebbero risultare "più eque".
Difficoltà a strutturare tariffe "ottimali"	Secondo la microeconomia l'ottimo sociale si conseguirebbe qualora ognuno pagasse il costo marginale generato, ma questo, oltre ad essere difficile da definire, implicherebbe tariffe altamente strutturate.	Tariffe che tengano in considerazione: - la classe inquinante (es. Ecopass di Milano), - i chilometri percorsi, - il livello di congestione generato dal veicolo
Effetti economico-sociali nell'area interessata e in tutta la città in generale	In alcuni casi le forme di <i>road pricing</i> potrebbero impattare negativamente, diminuendo ad esempio la competitività di alcune aree della città.	Effettuare attente previsioni <i>ex ante</i> e monitorare nel tempo gli effetti.
Accettabilità	Gli strumenti di <i>road pricing</i> spesso incontrano resistenze in quanto : - costituiscono una novità; - impattano in modo incisivo sui costi di viabilità di parte della popolazione.	Informare i cittadini circa l'utilità dello strumento sia prima che durante l'attuazione.

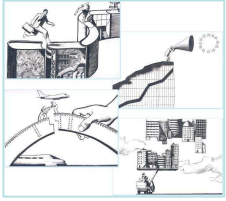


Il finanziamento cross modal

Norme che prevedono l'istituzione di meccanismi equi d'imputazione dei costi connessi all'utilizzo delle infrastrutture, su cui basare il finanziamento di altre infrastrutture in grado di generare benefici.

- Attualmente ancora in fase di recepimento un'armonizzazione a livello comunitario (Direttiva Eurovignette)
- Esiste già un esempio, il Fondo svizzero FTP:
 - principio di causalità,
 - obiettivo di trasferire il trasporto merci dalla strada alla rotaia.

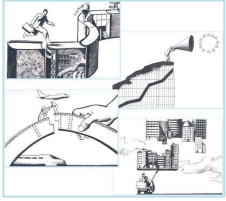




Direttiva Eurovignette e finanziamento cross modal

Prevede l'applicazione di un **sovrapedaggio**, connesso ai costi indiretti generati dagli utenti di un'infrastruttura stradale. Gli introiti aggiuntivi vengono utilizzati per finanziare infrastrutture ferroviarie, strettamente correlate alla stessa (c.d. "di corridoio"), che si ritiene possano apportare benefici agli utenti di entrambe le infrastrutture e alla collettività in generale.

- ➔ • **Traforo del Brennero**: in 40 anni l'applicazione della Direttiva Eurovignette garantirebbe una copertura del 25% degli investimenti.
- ➔ • **Terzo Valico**: in 20 anni l'applicazione della Direttiva Eurovignette garantirebbero una copertura del 3,0% degli investimenti.



Finanziamento cross modal – possibili criticità e azioni da intraprendere

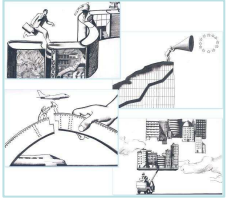
Problema emerso dalle simulazioni

- L'efficacia del finanziamento *cross modal* è strettamente correlata all'entità del traffico pesante sul corridoio.

Risulta necessario:

- ➔ definire uno **strumento giuridico attuativo**, che stabilisca l'esatta entità della maggiorazione e la relazioni con un piano economico-finanziario.
- ➔ delineare un **percorso procedurale** che identifichi il soggetto autorizzato a utilizzare i fondi e a realizzare le infrastrutture ferroviarie.
- ➔ risolvere il possibile problema di **compatibilità** col regime concessorio delle autostrade





Alcune considerazioni conclusive

Non esiste una "ricetta" infallibile per il finanziamento delle infrastrutture, né tanto meno per il coinvolgimento dei privati

- ➡ • I metodi analizzati mirano a monetizzare almeno una parte delle esternalità positive (o negative) delle infrastrutture di trasporto e di utilizzarne i ricavi per il finanziamento delle stesse (o di infrastrutture che ne riducano i costi esterni).
- ➡ • Partnership Pubblico Privato e Project Financing: opere "calde", "tiepide" e "fredde".
- ➡ • Sono necessarie alcune linee guida del nuovo sforzo che deve fare il Paese per ridurre il proprio gap infrastrutturale
 - ✓ Pubblica Amministrazione forte
 - ✓ Certezza del diritto e delle procedure
 - ✓ Nuovi fondi di investimento