

GAIA – IL PUMS DI GENOVA – QUADRO STRATEGICO

8. I MODELLI DI FINANZIAMENTO

Indice del documento

1. LA MOBILITA' URBANA E L'IDEA DELLA CITTA' FUTURA
2. PUMS, ISTRUZIONI PER L'USO
3. I GRANDI TREND DELLA MOBILITA': UNO SGUARDO AL FUTURO
4. LA MOBILITA' OGGI: UNO SGUARDO AL TERRITORIO
5. FRA OPPORTUNITA' E MINACCE: LE PAROLE CHIAVE
6. IL MOSAICO DELLA MOBILITA': SCENARI E STRATEGIE
7. IL MOSAICO DELLA MOBILITA': SINTESI DELLE AZIONI
8. I MODELLI DI FINANZIAMENTO

Realizzabilità del PUMS, risorse, modelli

Se non si vuole che il Piano resti un mero esercizio estetico su come si vorrebbe la mobilità di una città immaginaria, l'insieme delle azioni individuate andrà collegato con un **modello credibile di copertura finanziaria**.

È quindi necessario che – a valle delle valutazioni politiche e del processo partecipato, e quindi una volta definite alcune opzioni che questo quadro strategico lascia volutamente aperte – il fabbisogno finanziario venga definito con precisione, e che la tipologia di impegno indirizzi le scelte sui modelli di finanziamento più idonei.

Nel seguito si sviluppano, a questo riguardo, alcune considerazioni preliminari.



I costi: un ordine di grandezza

Il quadro strategico preliminare al Piano include **interventi dai costi molto differenziati**, la cui stima è peraltro ancora soggetta a importanti **variabilità**, in relazione alle opzioni progettuali, alle scelte tecnologiche e di tracciato, alle condizioni di mercato.

Al netto dei finanziamenti già ottenuti dai progetti di ristrutturazione del nodo ferroviario e dal prolungamento della metropolitana, la stragrande maggioranza del fabbisogno finanziario è riconducibile a due gruppi di interventi fra loro collegati:

- Le quattro **linee di forza** L, VB, C, P con i relativi **depositi**;
- I **parcheggi di interscambio**, la realizzazione dei quali è in parte congiunta a quella dei depositi per le linee di forza.

Oltre a questi interventi, i più onerosi sono la **sostituzione della flotta dei bus** per la transizione dai veicoli a motore termico ai veicoli elettrici, e – con molto distacco – la rete delle piste ciclabili.

Nel seguito si presentano le valutazioni di questi interventi, i cui margini di oscillazione, anche in relazione alle scelte tecniche, sono tali da rendere quasi trascurabile, rispetto al fabbisogno complessivo, il costo della maggior parte degli altri interventi, anche se la diversità delle possibili fonti di finanziamento richiederà scelte e procedure diverse per le diverse azioni.

I costi delle quattro linee di forza e di (4) parcheggi di interscambio

			LIGHTRAM 24M		TRAM		
		<i>Lungh.</i>	Milioni di Euro		Milioni di Euro		
		<i>Km</i>	Min	Max	Min	Max	
Linea L (Levante)	Incluso park e deposito via Tigullio	13,0	77	86	192	248	
Linea VB (Val Bisagno) (dx)	Incluso park e deposito Staglieno	14,5	84	98	270	345	
Linea C (Centro)		11,3	70	85	250	310	
Linea P (Ponente)	Incluso park e deposito Aeroporto	10,6	50	54	140	190	
Park Via Col			12	12	12	12	
Deposito Carlini			15	15	15	15	
		49,4	308	350	879	1.120	

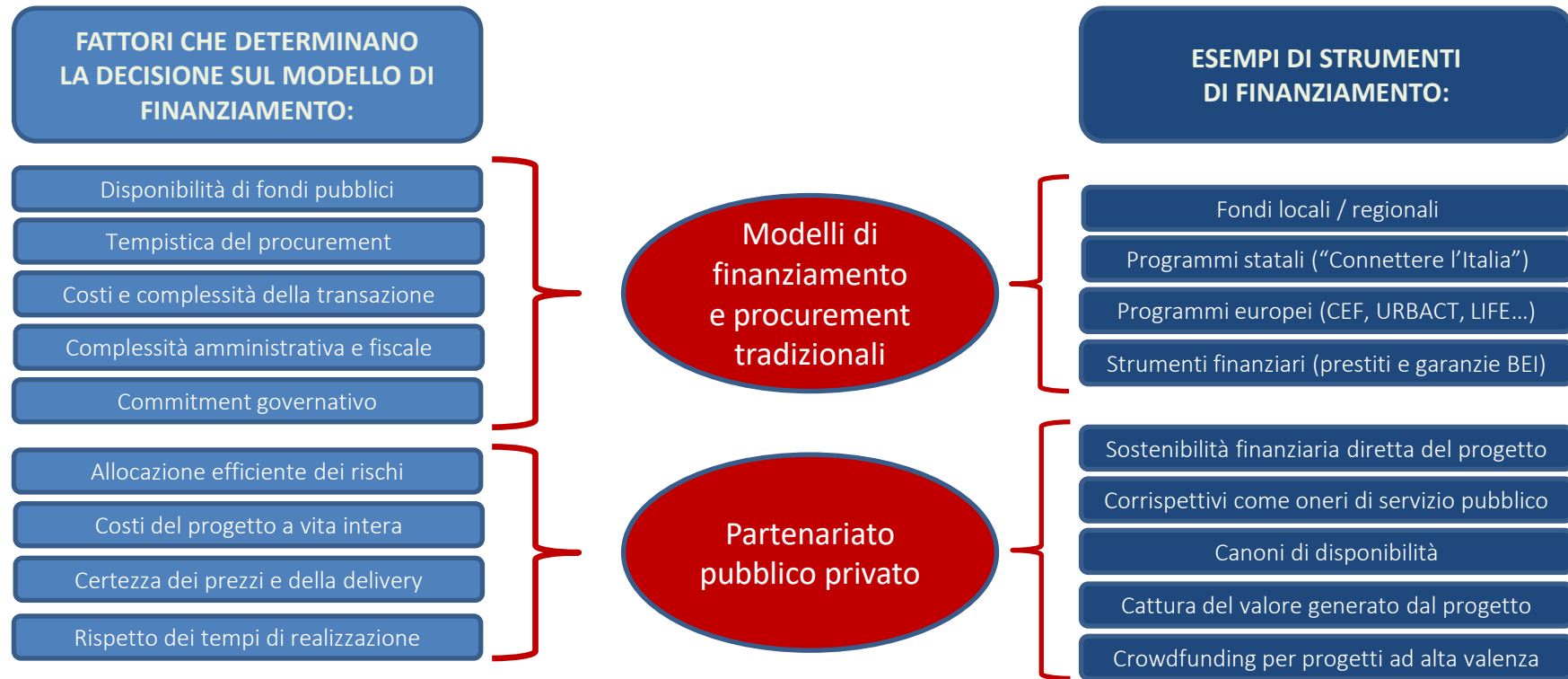
I costi complessivi (Milioni di Euro)

Le 4 linee di forza su tram	Min	Max
Linee (tram), rimesse, 4 park di interscambio	879	1120
Sostituzione bus AMT	245	330
Piste ciclabili	10	17
Altri interventi	15	20
	1.149	1.487

Le 4 linee di forza su lightram	Min	Max
Linee (lightram), rimesse, 4 park di interscambio	298	330
Sostituzione bus AMT	245	330
Piste ciclabili	10	17
Altri interventi	15	20
	568	697

Modelli di finanziamento e strumenti

Per ogni azione il PUMS definirà un **appropriato modello di finanziamento** in funzione delle specifiche **caratteristiche**, in considerazione delle possibilità di accesso a fonti di natura pubblica e capacità di generare o meno diverse tipologie di ricavi.



Caratteristiche degli interventi

Tipo di intervento PUMS		Costo complessivo dell'opera	Disponibilità di fondi pubblici	Complessità tecnica	Generazione di ricavi da esercizio	Modelli PPP di successo
Nuove linee di trasporto a guida fissa (metrò leggero, tram...)		+++	++	+++	+	++
Sistemi ettometrici (people mover, cabinovie ...) per connettere nodi del sistema di trasporto		++	++	+++	++	++
Parcheggi di interscambio		+	+	+	++	+++
Piste ciclabili		+	+++	+	+	+
Infrastrutture di alimentazione per la mobilità elettrica		+	+	++	++	+++
Sistemi di gestione intelligente del traffico		+	++	+++	+	+

Un possibile approccio innovativo: Il Fondo di Sviluppo Urbano

Si può valutare la costituzione di un **Fondo di Sviluppo Urbano** *ad hoc* per facilitare la combinazione di diverse fonti di finanziamento e strumenti finanziari, secondo l'esempio di quanto realizzato in altre realtà.

SELEZIONE DEI PROGETTI

- *Maturità progettuale*
- *Redditività attesa*
- *Tempistiche di realizzazione.*

Progetto	Stato	Valore	Tipologia	Stato
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard
Adriatico	Standard	100	Standard	Standard

STRATEGIE DI STRUTTURAZIONE DEL FONDO in base a

- *Caratteristiche della pipeline*
- *Ruolo atteso del Comune*
- *Necessità/utilità one-stop-shop*

Fondo finanziario

Fondo ad apporto

Fondo di fondi

STRUTTURA E CARATTERISTICHE DEL FONDO

Gestore

Beneficiari intermedi

Beneficiari finali

Interventi finanziari

Strumenti di finanziamento

Moltiplicatore attivabile

Dotazione finanziaria indicativa

Esempi analoghi

Progetto iniziativa	Ente/i attuatore/i	Prodotti finanziari	Dotazione finanziaria (in MEUR)	Destinatari finali	Gestore del FSU
LONDON GREEN FUND	Greater London Authority	Prestiti diretti e investimenti in capitale di rischio	480	Imprese, pubbliche amministrazioni, partecipazioni pubblico-privato	Foresight Group, Amber infrastructure Ltd. e the Housing Finance Corporation
FONDO DI SVILUPPO URBANO DI MANCHESTER	Greater Manchester authority	Prestiti di lungo termine ad un basso tasso di interesse	240	Imprese, pubbliche amministrazioni, partecipazioni pubblico-privato	North West Urban Investment Fund

Grazie a...

Il Sindaco di Genova, Marco Bucci

Il Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità, Stefano Balleari

Francesco Pellegrino, Maria Fassone, Raffaele Balestrini, Direzione Mobilità, Comune di Genova

Paolo Castiglieri, Silvia Campailla, Direzione Pianificazione Strategica, Comune di Genova

Silvia Capurro, Nicoletta Poleggi, Direzione Urbanistica, Comune di Genova

Maria Fabianelli, Silvia Bovio, IRE Regione Liguria

Piero Araldo, Paolo Garibaldi, Città Metropolitana di Genova

Si ringraziano per la collaborazione:

- Luca Dolmetta, Silvia Rizzo (LD+SR Studio)
- AMT Genova: Marco Beltrami, Stefano Pesci, Ivana Toso e il gruppo di lavoro coordinato da Fabio Gregorio e composto da Franco Api, Massimo Bertola, Chiara Bruzzo, Enrico Buzzo, Emanuela Cervetto, Marco Fadda, Marino Giusto, Mario Massa, Alessandro Moscone, Andrea Pignatelli, Alberto Repetto, Paolo Robbiano, Fabio Rocca, Luca Santiccioli, Cristina Scarsi, Corrado Tondina, Alberto Traverso
- Paolo Guglielminetti (PwC Advisory)



Grazie a...

- Porto Antico di Genova: Giorgio Mosci, Alberto Cappato
- Aeroporto di Genova: Paolo Sirigu, Marco Bresciani, Nur El Gawohari
- Genova Car Sharing: Marco Silvestri
- Confindustria Genova: Sonia Sandei, Guido Conforti
- GHT: Maria Silva
- Talent Garden: Elisabetta Migone
- Ansaldo STS: Christian Andi, Domenico Lanciotto, Roberto Passalacqua
- KIEPE Electric: Luca Delbene, Maurizio Bottari
- Cooperativa Radio Taxi Genova: Carmelo Cassibba, Valter Centanaro
- Il gruppo di lavoro “Genova mobilità, domani” composto da Alex Bettucchi, Paolo Gassani, Patricia Ingrid Casanova, Mirko Narice, Fiorenzo Pampolini, Alfredo Perazzo, Giuseppe Viscardi
- Associazione Metrogenova: Claudio Bellini, Paolo Carbone, Eugenio Segalerba
- Il gruppo di lavoro “Qualità urbana e sistemi di trasporto innovativi”: Carlo Cillara Rossi, Luca Vacchelli, Maurizio Gnudi
- Claudio Minelli (MiC)
- Paolo Spotorno
- Mauro Rossi
- Luca Rossetti (Bicircolo)
- Andrea Spinosa (Cityrailways.com)
- Manuela Arata
- Carlo Malerba (ATP Esercizio)
- Paolo Vallini

Grazie a... Genova



Il gruppo di lavoro del **C.I.E.L.I.**, Centro Italiano di Eccellenza
per la Logistica, i Trasporti e le Infrastrutture, Università degli Studi di Genova:

Enrico Musso, coordinatore

Riccardo Bozzo, Claudia Burlando, Ilaria Delponte

Angela Bruzzzone, Francesca Romana Carlone, Paolo Gallorini, Serena Piazza

E-mail: pums@unige.it