IL FUTURO DELL'ITALIA PASSA PER IL PO
ALIMENTATO DALL'IDROGENO VERDE DI VALDARO
PPP COME IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE DELL'ASTA DEL PO?
OCCASIO
Consulting Integrated Project Financing
bininipartners

OCCASIO

CONSULENZA INTEGRATA MANAGERIALE LEGALE E TECNICA SETTORE PPP

OCCASIO è una società di **Consulenza Integrata**, **manageriale**, **legale** e **tecnica** con focus particolare nel settore dei **Partenariati Pubblici Privati** in Italia ed all'Estero. OCCASIO opera in molteplici ambiti, tra i quali quello sportivo, sanitario, sociale, energetico, culturale, ambientale, idrico e applica il Partenariato Pubblico Privato come modello di protezione, sviluppo e gestione di opere e beni di interesse pubblico.

BININI PARTNERS

PASSION FOR PROJECTS. PROJECTS FOR LIFE.

Binini Partners, fondata nel **1996** a **Reggio Emilia** dall'**Ing. Tiziano Binini**, opera in Italia e nel mondo tra **urbanistica**, **architettura** e **ingegneria**, grazie a professionalità multidisciplinari integrate, per realizzare con creatività, eleganza e competenza opere pubbliche e private, edifici e infrastrutture. I nostri progetti nascono dalla continua ricerca di un design innovativo e soluzioni avanzate in grado di rispondere alle esigenze complesse della città e del territorio, coniugando funzionalità e bellezza.

Lo Studio di architettura e ingegneria è composto da oltre **35** professionisti specializzati nella programmazione, progettazione e realizzazione di piani urbanistici ed infrastrutturali, interventi di difesa idraulica, ambientale e di protezione civile, opere per la produzione di energie rinnovabili ed ecosostenibili, reti e lavori di navigazione fluviale e fluviomarittima, porti, strade, ferrovie e logistica, architettura sanitaria, sociale e produttiva, restauri, consolidamenti e recupero dell'architettura storica, arredo e riqualificazione urbana e paesaggistica.

HYDROGEN VALLEY (VALDARO) E ASTA DEL PO

ASSET PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

OCCASIO
Consulting Integrated Project Financing

bininipartners

HYDROGEN VALLEY (VALDARO) E ASTA DEL PO – ASSET PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

Il fiume Po è il quarto fiume in Europa e attraversa quattro regioni italiane dove vivono circa **24 M di abitanti** e vi si produce oltre il **40% del PIL nazionale**.

VALDARO

La **posizione strategica di Valdaro** e il recupero della navigabilità del fiume Po attraverso la **sistemazione a corrente libera**, potrebbero valorizzare:

- ❑ riqualificazione ambientale
- ❑ messa in sicurezza e maggiore navigabilità
- ❑ trasporto su acqua a zero emissioni
- ❑ incremento dei settori economici: primario, secondario e terziario
- ❑ utilizzo e distribuzione dell'***idrogeno verde*** lungo l'asta del Po «***GREEN CORRIDOR***» per uno sviluppo sostenibile dei territori

FUTURO CANALE DEL NORD EUROPA

CANALE SENNA – NORD EUROPA

CANALE SENNA – NORD EUROPA: CREAZIONE DELLA PRIMA RETE FLUVIALE EUROPEA AL SERVIZIO DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

Il progetto inserisce l'Ile de France nella rete di Olanda e Belgio: una via d'acqua percorribile da grandi chiatte potrà **alleggerire il traffico stradale di 2 milioni di veicoli pesanti l'anno**.

Un progetto da oltre **5 miliardi di euro per 107 km**.
Il progetto prevede investimenti per 5,1 miliardi di euro, **di cui 2,1 miliardi di fondi europei (41%)**. L'obiettivo è di creare una autostrada fluviale tra Le Havre, Parigi, Liegi e Anversa. Il canale in costruzione, lungo 107 chilometri, deve collegare Compiègnes ad Aubencheul-au-Bac, attraversando **quattro dipartimenti francesi**. In buona sostanza, l'opera infrastrutturale deve servire a connettere il bacino della Senna con il bacino della Schelda. Prevede 7 chiuse e 63 ponti, di cui 3 ponti-canale, l'uno dei quali - di 1.330 metri - servirà a oltrepassare la Somme.

Fonte: Il Sole 24 ore del 6 giugno 2021

CANALE DEL SUD EUROPA

ASTA DEL PO (*GREEN CORRIDOR*)

INVESTIMENTO IPOTIZZATO

OCCASIO
Consulting Integrated Project Financing

bininipartners

COMPARAZIONE TRA IL CANALE SENNA – NORD EUROPA E LA RIQUALIFICAZIONE DELL'ASTA DEL PO

Canale Senna – Nord Europa:

▪ Investimento	**47**	**M€/KM**
▪ Lunghezza canale	**107**	**km**
▪ Investimento complessivo per la realizzazione dell'infrastruttura	**5.100**	**M€**
▪ Contributo pubblico nazionale stato francese e autorità locali	**3.000**	**M€** (59%)
▪ Contributo pubblico europeo	**2.100**	**M€** (41%)

Riqualificazione dell'asta del Po (*Partenariato Pubblico Privato)*:

▪ Investimento ipotizzato pari al 25% del Canale Senna – Nord Europa	**12**	**M€/KM**
▪ Lunghezza asta del Po	**652**	**km**
▪ Importo complessivo ipotizzato per la realizzazione dell'infrastruttura	**8.070**	**M€**
▪ Contributo pubblico nazionale e europeo	**> 49% dell'investimento ***	

** Rispetto al «vecchio» Codice (d.lgs. 50/2016): eliminato il limite del 49% per il contributo pubblico come requisito di qualificazione dell'operazione di PPP.*

EFFETTI ATTESI DAL PIANO DI SVILUPPO

ARIA

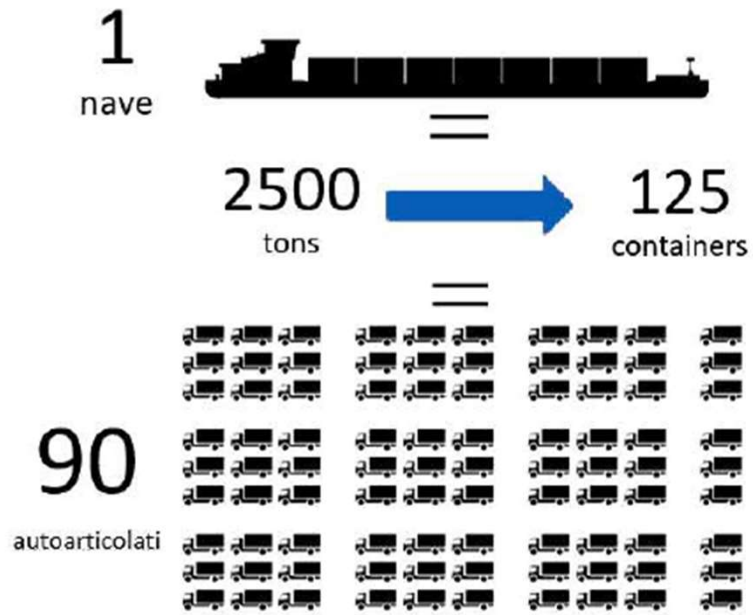
SALUTE E SISTEMA SANITARIO

NATURA E SPECIE VEGETALI

OCCUPAZIONE E RICETTIVITA’

EFFETTI ATTESI SULL'ARIA

Ottimizzando anche la tipologia di trazione delle imbarcazioni con motori di ultima generazione a **propulsione a idrogeno**, ibrida o elettrica, si possono raggiungere riduzioni di emissioni fino a raggiungere percentuali comprese tra il 90% ed il 95%.



PER OGNI TONNELLATA DI MATERIALE MOVIMENTATO		
TIPOLOGIA DI TRASPORTO	EFFICIENZA MEDIA [g CO_2/ t km]	t CO_2/ANNO [considerando 50 milioni di tonnellate trasportate per anno]
TRASPORTO VIA FIUME	10,80	540
TRASPORTO STRADALE	56,50	2.825
RIDUZIONE CO_2 EMESSA		-2.285

OCCASIO
Consulting Integrated Project Financing

EFFETTI ATTESI SULLA SALUTE E SUL SISTEMA SANITARIO

Partendo dalle considerazioni effettuate nel paragrafo precedente, è possibile inoltre valutare l'incidenza indiretta sulla salute dei cittadini e, di conseguenza, sul sistema sanitario del Nord Italia.

In primo luogo, dalle considerazioni sull'ottimizzazione e riduzione dei mezzi circolanti su strada sopra riportate, si ha una riduzione indiretta delle prestazioni di pronto soccorso dovuta alla conseguente **riduzione degli incidenti stradali** oltre ad una diminuzione della mortalità media sulla viabilità del Nord Italia.

La riduzione delle emissioni di CO2, inoltre, può avere effetti migliorativi sulla salute dei cittadini. L'**Health Effect Institute di Boston**, così come altre autorevoli pubblicazioni medico-scientifiche, afferma infatti che a breve termine l'**inquinamento atmosferico** può causare e aggravare **allergie, asma, bronchiti, infiammazioni alle basse vie respiratorie**. Alti livelli di polveri sottili possono causare nell'immediato **attacchi di cuore, aritmie e peggioramenti**, anche fatali, per le persone già soggette a problemi cardiovascolari. A lungo termine l'inquinamento dell'aria può inoltre avere effetti anche su persone sane con la comparsa di **diabete, ictus, broncopneumopatia cronica ostruttiva, cancro polmonare e cardiopatia ischemica.**

Nelle zone particolarmente inquinate si registrano inoltre tassi più alti di **disfunzioni metaboliche, disturbi del sistema nervoso centrale, nascite premature, sottopeso e ritardi della crescita**.

EFFETTI ATTESI SULLA SALUTE E SUL SISTEMA SANITARIO

Una ricerca pubblicata sulla **rivista scientifica Lancet Planetary Health** (*fonte: https://www.thelancet.com/journals/lanplh/article/PIIS2542-5196(20)30272-2/fulltext#seccestitle10*), realizzata dall'Università di Utrecht, Global Health Institute di Barcellona e Tropical and Public Health Institute svizzero, evidenzia come **la Pianura Padana sia il luogo in Europa in cui l'inquinamento è una delle cause principali di mortalità.**

Ne deriva, conseguentemente, che **la riduzione delle emissioni inquinanti connessa allo sviluppo e potenziamento del sistema idroviario del Nord Italia, avrà importanti effetti migliorativi sulla salute delle persone**, con una riduzione del tasso di mortalità dovuto all'inquinamento e, indirettamente, **con positive ricadute sulle prestazioni espletate dal Servizio Sanitario Nazionale e sull'economia generale del Paese**.

EFFETTI ATTESI SULLA RIDUZIONE DELLA PERDITA DI NATURA E DIVERSITA' DI SPECIE VEGETALI

La tipologia di sistemazione proposta per l'asta del Po, la cosiddetta **sistemazione a corrente libera**, risulta sicuramente ambientalmente **più sostenibile** rispetto a modalità di sistemazioni differenti e maggiormente invasive quali la bacinizzazione dell'asta fluviale.

Tale sistemazione **permette di garantire** gli obbiettivi di **conservazione e integrità dei siti della Rete Natura 2000** contenuti all'interno dell'area vasta del bacino del Po senza interferire sulle componenti biologiche ed ambientali.

La realizzazione degli interventi inoltre, potrà essere sottoposta ad una attenta **fase di monitoraggio ambientale** al fine di valutare gli effetti attesi relativamente alle misure di mitigazione e compensazione proposte nell'ambito delle valutazioni di impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (ex Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare) come già in atto per i primi progetti previsti nel tratto fra Revere e Ferrara.

La sistemazione a corrente libera, risulta inoltre compatibile con gli interventi previsti nell'ambito del programma di attuazione del PNRR per la ''Rinaturazione dell'area del Po" finanziati dall'Unione Europea – NextgenarationEU.

EFFETTI SULL'OCCUPAZIONE E RICETTIVITÀ

L'implementazione della via d'acqua ed il suo sviluppo commerciale consentono di **creare nuovi posti di lavoro** sia per le attività connesse alla manutenzione della rete idroviaria che per lo sviluppo ed utilizzo delle piattaforme logistico-commerciali lungo il grande fiume.

Lo sviluppo dell'idrovia, infatti, comporta la **realizzazione di infrastrutture portuali, attracchi e piattaforme di smistamento merci** che possono coinvolgere migliaia di operai e centinaia di professionisti, sia per l'operatività ordinaria che per la manutenzione delle stesse.

La domanda di lavoro attesa lungo l'asta fluviale porta indirettamente ad un **incremento di popolazione**, anche solo pendolare, nei paesi, nelle cittadine e nelle aree limitrofe al fiume, con positive **ricadute per l'economia delle aziende e degli esercizi locali.**

PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO

CARATTERISTICHE

TRATTAMENTO CONTABILE

AMBITI DI APPLICAZIONE

CARATTERISTICHE DEL PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO «PPP»

In un'operazione di PPP coesistono, in tutto o in parte, i seguenti elementi:

- progettazione
- finanziamento
- costruzione
- gestione
- manutenzione

Il PPP è l'unico strumento **alternativo al contratto di appalto pubblico** e consente di:

- ❑ **aggregare operatori economici / stakeholder differenti**
- ❑ **progettare un intervento che sia sostenibile economicamente – finanziariamente**, tenuto conto anche del **superamento del limite del 49% del contributo pubblico** nel PPP con il nuovo Codice degli appalti
- ❑ avere un **solo interlocutore per l'ente pubblico** che va dalla progettazione alla manutenzione dell'opera
- ❑ consente un trattamento contabile **off balance**.

TRATTAMENTO CONTABILE

Dopo l'imposizione dei vincoli di bilancio europei c.d. Patto di stabilità e di crescita (PSC) e Patto di stabilità interno (PSI) che impongono un minor consumo di capitale pubblico, è diventato sempre più stringente l'implementazione e lo sviluppo del PPP.

EUROSTAT, l'Ufficio statistico dell'Unione europea, (tratta dei PPP nella Decisione del 2004 e nel successivo manuale **Sistema europeo dei conti nazionali** e regionali SEC 95 del 27 marzo 2013 e SEC 2010 dal 2014).

Nella Decisione e **nei Manuali SEC sono indicate le condizioni per deconsolidare parte dei costi degli investimenti infrastrutturali dal bilancio pubblico.**

Il sistema SEC prescrive che i conti nazionali utilizzino un sistema "binario" di trascrizione in base al quale i progetti realizzati tramite partenariato o concessione siano contabilizzati interamente:

- ❑ sul bilancio pubblico (***on balance***)
- ❑ su quello del privato (***off balance***)

TRATTAMENTO CONTABILE

CONDIZIONI DELL'OFF BALANCE

Progetti di PPP in cui è prevista una contribuzione pubblica: è necessario effettuare una valutazione caso per caso, in funzione dell'apporto pubblico (in conto investimenti, in conto gestione, tramite garanzie) e del trasferimento dei rischi.

È possibile considerare fuori dal bilancio pubblico il costo di realizzazione di tipologie di infrastrutture qualora vengano trasferiti al privato:

- ❑ il **rischio di costruzione**;

e almeno 1 dei seguenti 2 rischi:

- ❑ **rischio disponibilità**
- ❑ **rischio domanda**

TRATTAMENTO CONTABILE

- **Rischio di costruzione**: è il rischio legato al ritardo nei tempi di consegna, al non rispetto degli standard di progetto, all'aumento dei costi, a inconvenienti di tipo tecnico nell'opera e al **mancato completamento dell'opera.**

- **Rischio di domanda**: è il rischio legato ai diversi volumi di domanda del servizio che il concessionario deve soddisfare, ovvero il rischio legato alla mancanza di utenza e quindi di **flussi di cassa**.

- **Rischio di disponibilità**: è il rischio legato alla capacità, da parte del concessionario, di erogare le **prestazioni contrattuali** pattuite, sia **per volume** che per standard di **qualità previsti**.

APPLICAZIONE DEL PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL FIUME PO

L'applicazione del partenariato pubblico-privato (PPP) al Fiume Po potrebbe essere una prospettiva interessante per affrontare le sfide legate alla gestione idrica, alla navigabilità, alla protezione dell'ambiente e allo sviluppo delle aree circostanti. Tuttavia, va considerato che il Fiume Po è di importanza strategica e sensibile per l'Italia, quindi qualsiasi iniziativa dovrebbe essere attentamente valutata e coordinata con le autorità competenti e le parti interessate. Ecco alcuni possibili **ambiti in cui potrebbe essere applicato il PPP al Fiume Po**:

1. **Infrastrutture idriche**: Il PPP potrebbe essere utilizzato per finanziare e gestire progetti di infrastrutture idriche, come la costruzione e la manutenzione di **dighe, sbarramenti, canali di derivazione e sistemi di irrigazione**, al fine di regolare il flusso del fiume, prevenire inondazioni e garantire un adeguato approvvigionamento idrico.

2. **Navigabilità e trasporti**: Il Fiume Po è un'importante via navigabile per il trasporto commerciale e turistico. Il PPP potrebbe essere utilizzato per migliorare e sviluppare **infrastrutture portuali**, vie navigabili e **servizi di trasporto** fluviale, con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sicurezza del trasporto sul fiume.

APPLICAZIONE DEL PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL FIUME PO

3. **Protezione dell'ambiente**: Il PPP potrebbe essere impiegato per finanziare progetti di protezione ambientale e restauro ecologico lungo il corso del Fiume Po, come la **bonifica di aree inquinate**, la **ripristinazione degli habitat naturali, la gestione dei rifiuti e la conservazione della biodiversità**.

4. **Sviluppo turistico e ricreativo**: Il Fiume Po offre opportunità per lo sviluppo di attività turistiche e ricreative, come **crociere fluviali, sport acquatici, cicloturismo e itinerari enogastronomici** lungo le sue sponde. Il PPP potrebbe essere utilizzato per sviluppare infrastrutture turistiche e ricreative, promuovere **eventi culturali** e migliorare l'accessibilità alle attrazioni lungo il fiume.

5. **Gestione integrata delle risorse idriche**: Il PPP potrebbe favorire la cooperazione tra il settore pubblico e il settore privato nella gestione integrata delle risorse idriche del bacino del Fiume Po, con l'obiettivo di garantire un **uso sostenibile dell'acqua, proteggere l'ecosistema fluviale e soddisfare le esigenze multiple degli utenti**. In ogni caso, l'applicazione del PPP al Fiume Po richiederebbe un'attenta pianificazione, valutazione dei rischi e coinvolgimento delle parti interessate, inclusi governi locali, comunità locali, aziende, organizzazioni ambientali e istituzioni scientifiche.

PARTENARIATO PUBBLICO PRIVATO

CATTURA DEL VALORE

CATTURA DEL VALORE PER RIPAGARE UNA PARTE L'INVESTIMENTO

Il recupero di finanziamenti privati attraverso un partenariato pubblico-privato (PPP) per la manutenzione del fiume Po potrebbe avvenire attraverso diversi meccanismi finanziari. Ecco **alcuni modi comuni per recuperare i finanziamenti privati** nel contesto di un PPP per la manutenzione del fiume Po:

1. **Canoni di disponibilità**: In base a questo modello, **l'ente pubblico paga un canone periodico al privato in relazione alla sua attività di rifacimento delle infrastrutture fluviali e loro successiva manutenzione**. Questo **canone** che può essere **finanziato attraverso** risorse pubbliche, come **entrate fiscali o tariffe idriche, o attraverso il pedaggio** o altre tariffe riscosse direttamente dagli utenti, - ad esempio attraverso il pedaggio, le **concessioni di utilizzo delle sponde** o altri servizi correlati - sarà progressivamente ridotto in assenza del raggiungimento degli obiettivi attesi.
2. **Pagamenti per prestazioni**: In questo modello, di fatto una variante del precedente, **il privato viene pagato in base al raggiungimento di obiettivi di prestazione** specifici, come la qualità del servizio, la sicurezza e la manutenzione delle infrastrutture fluviali. I pagamenti possono essere legati a indicatori chiave di prestazione (KPI) definiti nel contratto PPP e possono essere finanziati attraverso risorse pubbliche o tariffe applicate agli utenti.

CATTURA DEL VALORE PER RIPAGARE UNA PARTE L'INVESTIMENTO

3. **Partecipazione agli utili**: **Il privato può ricevere una parte degli utili generati dalle attività commerciali o turistiche** associate alla gestione del fiume Po. Questo modello può incentivare il privato a massimizzare i ricavi e adottare pratiche di gestione efficienti.

4. **Finanziamenti pubblici complementari**: le sopraindicate indicate opportunità, che costituiscono la leva finanziaria dell'operazione partenariale, si cumulano potenzialmente ad una leva economico-finanziario pubblica che assume la forma di un **contributo monetario e/o patrimoniale** nel caso questo risultati necessario al raggiungimento ed al mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario.

CATTURA DEL VALORE PER RIPAGARE UNA PARTE DELL'INVESTIMENTO

Il **contributo** può assumere anche la **forma di sovvenzioni, garanzie o incentivi fiscali**. Dal punto di vista finanziario, le garanzie pubbliche possono contribuire a:

a) far leva su fonti di finanziamento private addizionali, al fine di attrarre finanziamenti per programma o progetti di PPP, in particolare per grandi progetti di investimento;

b) ridurre i costi del finanziamento e, nel complesso, del progetto;

c) affrontare l'instabilità dei mercati finanziari, per fronteggiare situazioni di riduzione/blocco del mercato creditizio;

d) garantire la realizzazione dell'investimento senza anticipi di spesa pubblica;

e) sfruttare nuove fonti di finanziamento privato, verso le quali un progetto PPP può rivolgersi per ottenere condizioni migliori rispetto al finanziamento tradizionale, fornendo, quale sorta di rating, la garanzia pubblica.

CATTURA DEL VALORE PER RIPAGARE UNA PARTE DELL'INVESTIMENTO

5. **Utilizzo di finanziamenti esterni**: Il privato può utilizzare finanziamenti esterni, come **prestiti bancari, obbligazioni o investimenti privati**, per finanziare il proprio coinvolgimento nel PPP. In questo caso, il recupero dei finanziamenti avviene attraverso i flussi di cassa generati dal progetto PPP nel tempo, inclusi i pagamenti pubblici e le entrate derivanti dall'attività commerciale.

È importante che il modello di recupero finanziario sia strutturato in modo da bilanciare gli interessi delle parti coinvolte, garantendo al contempo un **equilibrio tra la sostenibilità finanziaria del progetto e il conseguimento degli obiettivi pubblici.**

Inoltre, è fondamentale che il contratto PPP sia ben definito e che includa disposizioni chiare e trasparenti sui meccanismi di recupero finanziario e sui diritti e doveri delle parti coinvolte.

SOCIETA' DI PROGETTO

IDEE PER UN INTERESSE PUBBLICO

SOCIETÀ DI PROGETTO

Il Partenariato Pubblico Privato è lo strumento attraverso il quale è possibile **mettere al centro le idee e fare sistema per un progetto di interesse pubblico.**

RegioneEmilia-Romagna
Regione Lombardia
REGIONE DEL VENETO
REGIONE PIEMONTE
CONTRIBUTO DI PREZZO E TARIFFE CANONE
BANCHE FINANZIATRICI
PROGETTAZIONE & COSTRUZIONE
SOCIETÀ DI PROGETTO
SOGGETTI INVESTITORI
GESTIONE E PROGRAMMAZIONE
AIPo
Autorità Distrettuale del Fiume Po
SVILUPPO E MANAGEMENT

TIMEFRAME IPOTIZZATO

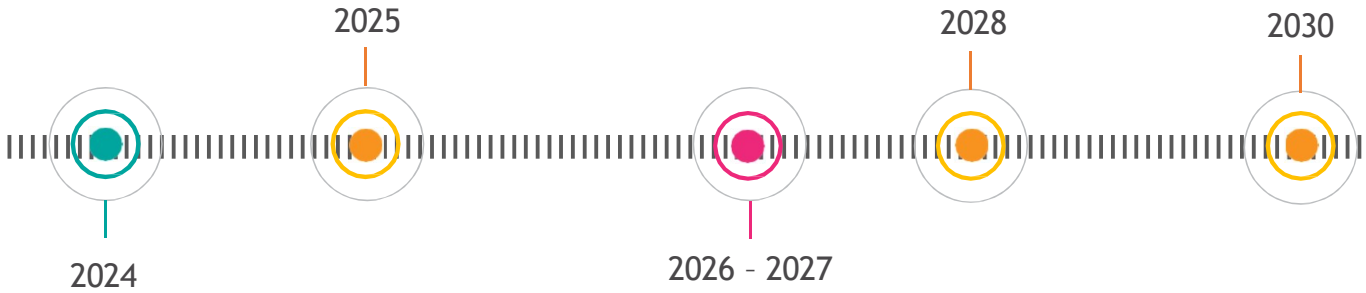
PRIORITA' ED ATTIVITA'

TIMEFRAME IPOTIZZATO

1. Verifica preliminare del contributo pubblico nazionale / europeo.
2. Coinvolgimento degli stakeholder.

Inizio lavori

Entrata in funzione del primo intervento e inizio recupero dell'investimento.



1. **Analisi di fattibilità per l'applicazione del PPP**.
2. Individuazione delle priorità di intervento.
3. Dimensionamento economico.

1. Presentazione della proposta in PPP.
2. Conferenza dei servizi decisoria.
3. Dichiarazione di pubblica utilità.
4. Gara e aggiudicazione alla società di progetto con prelazione del Promotore.

OCCASIO
Consulting Integrated Project Financing

LE NOSTRE SEDI E CONTATTI

SEDE LEGALE

BOLOGNA Via Porrettana 148/3

SEDI OPERATIVE IN ITALIA

BOLOGNA Via Francesco Orioli, 5

PERUGIA Piazza Biordo Michelotti, 1

ROMA Piazza Dell'orologio, 1

SEDE OPERATIVA ALL'ESTERO

YORK (UK) 8 Grosvenor Park Y030 6BX

CONTATTI

TELEFONO +39 051 6140188

EMAIL info@occasioconsult.com

PEC occasio.pec@occasioconsult.com

www.occasioconsult.com