

***The Public - Private Partnership For The Building  
Of Transport Hub In Villa San Giovanni*****IL PARTENARIATO PUBBLICO - PRIVATO  
PER LA REALIZZAZIONE DI UN NODO  
INTERMODALE A VILLA SAN GIOVANNI\****Angela Viglianisi**Dipartimento PAU**Via Salita Melissari, 89124,**Reggio di Calabria, Italia**angela.viglianisi@unirc.it**Simona Tommasini**Dipartimento PAU**Via Salita Melissari, 89124,**Reggio di Calabria, Italia**simona.tommasini@gmail.com***Abstract**

The paper synthesizes the methodological approach that was used in the thesis to develop the project of a new transport hub in the port of Villa San Giovanni in service of the metropolitan area of the Strait. Following the analysis of the instruments of wide area land government and two cases similar to Villa San Giovanni, in order to identify the necessary services, with the aid of the evaluation of the convenience it has come to estimate the cost of production, synthetically, of that said intermodal node, defining the public-private partnership, as the only instrument of financing for the interventions implementation. The choice of this type of funding comes from the difficulty in raising funds to invest in public works to the community benefit.

**KEY WORDS:** *Metropolitan Cities, Public-Private Partnership, Project Financing, Qualitative and Quantitative Assessments.*

**1. Introduzione**

Nelle trasformazioni urbane il ricorso a procedure negoziali, suggerito da varie disposizioni di legge, enfatizza il ruolo della valutazione, sia sotto il profilo dei vantaggi collettivi, che sotto quello della fattibilità finanziaria [1]. Malgrado ciò, nelle pratiche correnti proprio quella della valutazione resta una zona molto buia all'interno del processo decisionale pubblico.

Lo scopo dell'articolo è pertanto duplice: il primo è di approfondire il ruolo che può essere esercitato dalla valutazione nel processo negoziale, l'altro è di offrire un contributo metodologico utile per svolgere tale ruolo in modo appropriato.

La domanda di efficacia nel perseguimento degli obiettivi delle politiche urbane e la necessità di minimizzare i costi in un settore di attività ad alta intensità di capitale, hanno portato a ritenere la strada del partenariato con i privati la via privilegiata per soluzioni in grado di competere al doppio vincolo dell'efficacia e della scarsità delle risorse [2].

Il documento nella sua interezza è frutto del lavoro congiunto dei due autori. Tuttavia Angela Viglianisi ha scritto i paragrafi: "Introduzione", "Il ruolo del Partenariato Pubblico - Privato nei progetti urbani", "Aspetti metodologici", "Conclusioni"; Simona Tommasini ha scritto: "Le logiche alla base dell'intermodalità" e "Il partenariato pubblico - privato per la realizzazione di un nodo intermodale a Villa San Giovanni. Caratteristiche salienti dell'intervento previsto."

Nello specifico l'articolo analizza, dal punto di vista teorico, gli aspetti legati ai metodi di valutazione e di applicare questi ultimi al caso studio del nodo intermodale di Villa San Giovanni, con il fine di valutare la migliore fra le alternative proposte per la futura città metropolitana di Reggio Calabria.

Le analisi effettuate sul ruolo delle infrastrutture nelle città metropolitane europee ed italiane, sono state utili al fine di riassumere gli effetti che nascono su un territorio interessato dalla realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto, riguardanti gli aspetti economici, urbanistici, ambientali, sociali e trasportistici.

**2. Il ruolo del Partenariato Pubblico - Privato nei progetti urbani**

Per "Partenariato Pubblico - Privato" (PPP) si intendono le diverse forme di cooperazione tra settore pubblico e settore privato, attraverso le quali le rispettive competenze e risorse si integrano, per garantire il finanzia-

## Mobilità, Accessibilità, Infrastrutture

mento, la progettazione, la costruzione e la gestione di opere pubbliche o la fornitura di un servizio [3,4].

### 2.1 Tipologie e Forme di PPP

Il "Libro Verde relativo ai Partenariati Pubblico-Privati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni" della Commissione Europea del 30 aprile 2004 distingue due categorie di partenariati pubblico - privati, in base agli strumenti giuridici attraverso i quali si realizzano tali operazioni:

- *partenariato contrattuale*, basato su legami contrattuali tra i soggetti partecipanti alle operazioni, attraverso i quali uno o più compiti vengono affidati ad un privato;
- *partenariato istituzionalizzato*, subordinato all'esistenza di una struttura societaria detenuta dal partner pubblico e dal partner privato, per assicurare la fornitura di un'opera o di un servizio a favore della collettività.

Le forme di PPP più utilizzate per la strutturazione di processi di trasformazione urbana sono [3]:

- finanza di progetto o *Project Financing*;
- concessione di lavori;
- concessione di beni immobili per la valorizzazione a fini economici;
- società a capitale misto pubblico-privato;
- società di trasformazione urbana;
- fondi immobiliari pubblico-privati;
- accordi urbanistici tra pubblico e privato.

### 3. Le logiche alla base dell'intermodalità

Nelle nuove pratiche di governo in cui la realizzazione di trasporti collettivi che risultano interrelate alle scelte di trasformazione urbana si stanno diffondendo in molte città del mondo, secondo il principio che la riorganizzazione e lo sviluppo del sistema di trasporto diventano variabili chiave per il recupero delle aree centrali e la trasformazione o il recupero delle periferie.

Secondo tale approccio, le stazioni rappresentano luoghi strategici per la programmazione integrata trasporti-territorio in cui è possibile costruire aree ad alta accessibilità alla rete dei trasporti pubblici, ad alta densità, mix funzionale ed elevata qualità urbana [5].

In letteratura risulta riconosciuto il ruolo delle aree di stazione come determinanti nell'organizzazione dei sistemi urbani.

Questi luoghi, caratterizzati dalla compresenza di caratteristiche di nodo di trasporto, ovvero di aspetti legati alla mobilità, e di caratteristiche di luogo urbano, presentano forti potenzialità di trasformazione [6], ma rendono il governo delle trasformazioni di queste aree estremamente

complesso.

Fra tutte le tipologie di trasporto intermodale, quello ferroviario ha un ruolo di primo piano e rappresenta la più ampia potenzialità di sviluppo di un territorio.

L'approccio di questa tipologia di strumenti consiste su una valutazione degli effetti, delle sinergie e dei partenariati che gli investimenti previsti producono sul territorio urbano. In linea generale gli obiettivi sono quelli di innescare processi di sviluppo economico, affrontare le emergenze sociali e risolvere i problemi diffusi di sicurezza nei territori degradati [7].

Non sono programmi che rientrano tra le politiche ordinarie, ma si caratterizzano per essere episodici in base alla disponibilità delle risorse pubbliche, quest'ultime in genere caratterizzate dalla necessità di essere spese in tempi brevi.

### 4. Aspetti metodologici

Il seguente contributo ha per oggetto la *valutazione della convenienza* alla realizzazione di un nodo intermodale a Villa San Giovanni, utilizzando come strumento di finanziamento il Partenariato Pubblico - Privato [8].

La scelta di questo tipo di finanziamento deriva dalla difficoltà di reperire fondi pubblici da investire in opere di utilità collettiva.

Obiettivo principale delle analisi effettuate è quello di accertare la convenienza alla realizzazione dell'opera sotto il profilo dei *developers* [8].

Nell'accezione più generale, il valore di costo viene definito come la sommatoria dei prezzi dei fattori che intervengono nel processo di produzione [1]:

$$V_c = \sum P_f \quad [1]$$

La stima del valore di costo può avvenire attraverso:

- procedimenti sintetici;
- procedimenti analitici;

La scelta del procedimento è legata:

- alla qualità e quantità di informazioni di cui disponiamo circa il progetto.

Se siamo in presenza di un livello di definizione progettuale preliminare, inteso come individuazione delle attività di ideazione, il procedimento che utilizzeremo sarà di tipo sintetico, con l'obiettivo di elaborare un preventivo sommario. La stima sintetica fornisce una previsione del più probabile costo di produzione di un bene immobile fondata sul confronto dell'opera da realizzare con opere simili già realizzate.

Per il confronto si usano costi parametrici riferiti ad una unità di misura del prodotto edilizio (euro/mc, euro/mq, euro/unità).

## LaborEst n.10/2015



I casi riferiti a produzioni di beni analoghi possono essere desunti direttamente da:

- operatori del settore delle costruzioni (imprese) e/o professionisti (fonti dirette);
- tramite la più selezionata letteratura di settore (fonti indirette)

Il percorso metodologico proposto può essere sinteticamente così riassunto:

- analisi delle aree metropolitane;
- analisi dell'area metropolitana dello Stretto;
- analisi del contesto e delle criticità presenti nell'area oggetto d'intervento;
- definizione degli interventi;
- analisi di fattibilità tecnica ed economico finanziaria;
- definizione di un sistema di convenienze tra i diversi soggetti coinvolti.

Nello specifico sono state richiamate:

- le caratteristiche salienti dell'intervento (con riferimento allo studio di fattibilità tecnica);
- il contesto infrastrutturale attuale, nell'ambito del quale si verrà ad inserire l'intervento;
- la struttura della domanda di trasporto nel bacino di utenza, la sua presumibile evoluzione, le stime del traffico di persone che troveranno convenienza all'utilizzo della nuova stazione;
- la determinazione dei parametri standard;
- l'analisi di ogni tipologia edilizia, affrontata scorrendo l'opera in settori, in aree funzionali omogenee e unità spaziali, secondo una logica di tipo funzionale e coerente con gli obiettivi della fase della programmazione e della preventivazione di spesa.

Il costo parametrico [9] risulta dunque essere, la proposta operativa e il dato economico di riferimento, desunto da informazioni tecnico-economiche di base che si riferiscono ad interventi pregressi individuati secondo i seguenti criteri:

- riconoscibilità e rintracciabilità dei costi di produzione, indicando il contesto temporale geografico e tecnico di riferimento;
- rappresentatività del campione sulla base della funzione tipologica e delle caratteristiche tecnico costruttive basilari;
- descrittività del parametro relativamente alle caratteristiche intrinseche dell'intervento.

La determinazione dei costi parametrici è stata condotta rispetto a parametri descrittivi significativi, (tipicamente: superficie, volume e altri parametri identificativi della consistenza delle opere quali rimozione binari e scambi, etc.) suddividendo l'importo appaltato per le consistenze dell'intervento ipotizzato.

I costi parametrici, riportati per ciascun settore e tipolo-

gia di intervento, si riferiscono a opere in genere già realizzate o in corso di realizzazione e, pur se gli interventi sono scelti in base alla rappresentatività per il settore e le tipologie considerate, i dati economici sono tutti comunque influenzati dalla specificità del contesto.

Ove non sia stato possibile reperire i dati relativi agli importi a base di gara e agli importi appaltati, i costi parametrici sono stati valutati sui dati economici disponibili, di volta in volta, indicandone il tipo.

È chiaro che l'applicazione del costo parametrico, calcolato per la stima preliminare di un costo di produzione, deve essere ricondotta nell'ambito della valutazione di fattibilità degli interventi, per loro stessa natura caratterizzata da elementi di variabilità.

### 5. Il partenariato pubblico - privato per la realizzazione di un nodo intermodale a Villa San Giovanni.

#### Caratteristiche salienti dell'intervento previsto.

È stato scelto come sito dell'intervento Villa San Giovanni per la prossimità con lo svincolo dell'autostrada, la presenza di una stazione ferroviaria marittima funzionante, e di collegamenti continui con Messina e la presenza di autolinee private.

In realtà, a Villa San Giovanni esiste già una certa intermodalità, che necessita di essere razionalizzata.

Infatti, come già detto, coesistono nella stessa area una stazione ferroviaria-marittima funzionante, fermate di numerose autolinee private e banchine portuali a servizio di una compagnia privata, Caront & Tourist S.p.a., che assicura collegamenti con la Sicilia 24h su 24h.

L'intervento ha lo scopo di adeguare le strutture ormai datate, razionalizzare la viabilità così da rendere più agevole l'ingresso e l'allontanamento dalla città di Villa San Giovanni, la creazione di un area adibita ad accogliere i flussi di traffico dell'area metropolitana dello Stretto, la creazione di una rete di servizi ad uso esclusivo dell'area Metropolitana dello Stretto, l'esecuzione dei mancanti comfort per i passeggeri, il recupero dell'area di Cannitello che può così essere restituita alla città, la possibilità di convertire le banchine, attualmente utilizzate da Caronte & Tourist, in porto turistico.

La nuova stazione sorge sull'ex piazzale Anas e si sviluppa su più piani, così da creare un collegamento coperto e agevole con i binari e con i passaggi pedonali che portano ai moli, destinati ad ospitare sia le navi dalla Blufferries S.r.l. sia le navi della Caront & Tourist S.p.a..

Al suo interno si sviluppano una serie di funzioni legate più o meno strettamente alle necessità dei viaggiatori (biglietteria, sala viaggiatori, servizi igienici, locali depositi, servizi informativi F.S. e turistici, unità commerciali, e un ristorante) (vedi Fig. 1).

Nello specifico gli interventi ipotizzati sono stati schematizzati nella tabella 1.

## Mobilità, Accessibilità, Infrastrutture

### SCHEMA FUNZIONALE

- A** EDIFICIO AD 1 PIANO  
FABBRICATO TECNOLOGICO
- B** EDIFICIO AD 3 PIANI  
IL PIANO TERRA OSPITA:  
SALA VIAGGIATORI, BIGLIETTERIA, SERVIZI IGENICI,  
LOCALI DEPOSITO, 120 MQ DI UNITÀ COMMERCIALI  
IL 1° PIANO OSPITA:  
140 MQ DI RISTORANTE, 220 MQ DI UNITÀ COMMERCIALI  
IL 2° OSPITA:  
UFFICI AMMINISTRATIVI A SERVIZIO DELLA STAZIONE,
- C** EDIFICIO AD 2 PIANI  
IL PIANO TERRA OSPITA:  
SERVIZI IGENICI, SERVIZI INFORMATIVI FS, SERVIZI  
INFORMATIVI TURISTICI, BAR-EDICOLA-TABACCHI,  
SPOGLIATOIO E SERVIZI IGENICI PER IL PERSONALE,  
78 MQ DI ATTIVITÀ COMMERCIALI  
IL 1° PIANO OSPITA:  
218 MQ DI ATTIVITÀ COMMERCIALI
- PARCHEGGI AUTOBUS
- PERGOLA DI INGRESSO

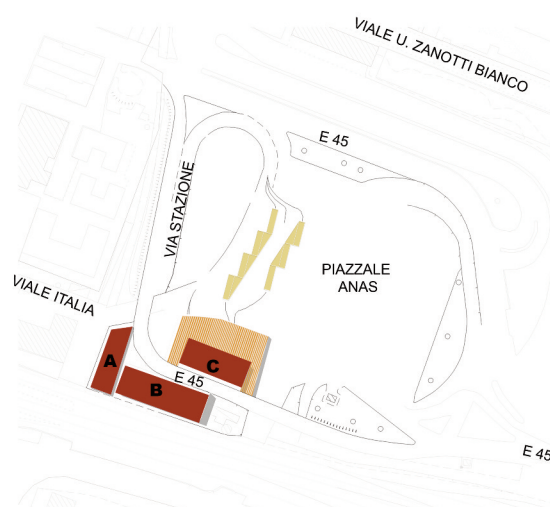


Fig. 1 – Schema funzionale del nuovo nodo intermodale di Villa San Giovanni [fonte: Il partenariato pubblico - privato per la realizzazione di un nodo intermodale a Villa San Giovanni, tesi di laurea in Architettura, Università degli Studi Mediterranea, Reggio Calabria, 2014]

Interventi	Dimensioni		Valore parametrico		Tot intervento	
Rimozione binari	301	ml	50,00	€/ml	15.050,00	€
Rimozione scambi	4	cad	2.600,00	€/cad	10.400,00	€
Realizzazione nuova strada	2.368	mq	64,00	€/mq	151.694,00	€
Adeguamento banchine	130	mq	1.249,00	€/mq	162.370,00	€
Ristrutturazione fabbricato viaggiatori	576	mq	2.000,00	€/mq	1.152.000,00	€
Adeguamento sottopasso	176	mq	2.000,00	€/mq	352.000,00	€
Realizzazione pensiline	3.747	mq	2.000,00	€/mq	7.494.000,00	€
Sottopasso di collegamento edifici B e C	580	mq	2.000,00	€/mq	1.160.000,00	€
Nuova stazione metropolitana edifici A_B_C	5.613	mc	454.96	€/mc	2.553.690,00	€
<b>Costo di produzione del nodo intermodale</b>				<b>13.051.204,00</b>	<b>€</b>	

Tab. 1 – Stima del costo di produzione del nuovo nodo intermodale di Villa San Giovanni [fonte: Il partenariato pubblico - privato per la realizzazione di un nodo intermodale a Villa San Giovanni, tesi di laurea in Architettura, Università degli Studi Mediterranea, Reggio Calabria, 2014]

Dopo una accurata ricerca su quelli che sono gli attuali prezzi parametrici, si è passati al calcolo approssimativo dei costi di demolizione, adeguamento e costruzione della nuova stazione, ovvero al costo totale di produzione che risulta essere stimato in 13.051.204,00 € (vedi Tab. 1). Inoltre, si è previsto la realizzazione di 696,00 mc di unità commerciali, destinate alla vendita. Al fine di calcolare il loro valore parametrico, è stata svolta una ricerca sull'attuale valore attribuito dalle agenzie immobiliari a immobili di analoghe caratteristiche.

Tramite ciò si è giunti a stimare il prezzo di vendita delle unità commerciali previste pari a 1.228,00 €/mc, per cui dalla vendita di tali unità si può ricavare un investimento privato pari a 854.966,00 €.

Quest'ultimo risulterebbe essere esiguo in confronto all'investimento totale necessario, è da considerare primo dato importante per impostare una analisi accurata per lo sviluppo del progetto.

#### 4. Conclusioni

Il ricorso a casi di opere simili, già realizzati in passato, per mezzo di parametri di riferimento di facile individuazione, è il metodo più veloce, ma allo stesso tempo l'applicazione di processi semplici, ma logici, unitamente ad informazioni di progetto anche non eccessivamente dettagliate, che possono generare strumenti di stima dei costi precisi, giustificatamente affidabili, aggiornabili e adattabili alle necessità dell'utenza, pubblica o privata che sia, e della tipologia edilizia in esame.

I risultati ottenuti hanno lo scopo di indicare che il metodo applicato potrebbe rendere più agevole il lavoro delle pubbliche amministrazioni e delle imprese private coinvolte nelle iniziative di *project financing* nella valutazione dei costi di interventi di produzione.



## LaborEst n.10/2015

### Bibliografia

- [1] Copiello S., *"Progetti urbani in partenariato. Studi di Fattibilità e Piano economico finanziario"*, Alinea, Firenze, 2011
- [2] Fusco Girard L., Nijkamp P., *"Le valutazioni per lo sviluppo sostenibile della città e del territorio"*, F. Angeli: Milano, 1997
- [3] Stanghellini S. (a cura di), *"Il negoziato pubblico privato nei progetti urbani. Principi, metodi e tecniche di valutazione"*, Dei, Roma, 2012
- [4] Dalla Longa R., *"Criticità e progettualità del PPP in Partnership Pubblico-Privato"*, Dedalo, Assimpredil ANCE, Milano, 30, 2012, pp. 22-25
- [5] Cervero R., *"Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges and Prospects"*, TCRP Report 102, 2004
- [6] Bertolini L., *"Sustainable Urban Mobility, an Evolutionary Approach, European Spatial Research and Policy"*, Vol.12/1, pp.109-125, 2005
- [7] Stellin G., Stanghellini S., *"Politiche di riqualificazione delle aree metropolitane: domande di valutazione e contributo delle discipline economico-estimative"*, in: Genio rurale, 7/8, pp. 47-55, 1997
- [8] Calabrò F., Della Spina L., *"The public-private partnerships in buildings regeneration: a model appraisal of the benefits and for land value capture"*. In: 5th KKU International Engineering Conference 2014 [KKU-IENC 2014]. Advanced Materials Research, Vols. 931-932 (2014) pp 555-559 © (2014) Trans Tech Publications, Switzerland doi:10.4028/www.scientific.net/AMR.931-932.555, 2014
- [9] Bassi A., *Costi parametrici per tipologie edilizie*, Milano, Maggioli S.p.A., 2007