

Concessionaria europea

Per la A7 strategia "multiutility" al servizio delle nuove maxiopere lombarde



1. Tratto autostradale gestito da Serravalle

Una concessionaria dalla vocazione europea. Per storia, collocazione territoriale e soprattutto visione strategica, con buoni riscontri, peraltro, all'interno di quel settore autostradale che potrebbe mettere il turbo - senza rincorsa - a un piano di investimenti da svariati miliardi di euro in grado di innescare un circolo virtuoso con funzione anticrisi. "L'investimento in infrastrutture - spiega Massimo Di Marco, amministratore delegato di Milano-Serravalle, concessionaria di A7 e tangenziali milanesi - è sicuramente una grande opportunità. Innanzitutto perché fornisce una risposta congiunturale all'economia di un territorio che non è più in grado di reperire fondi per realizzare opere di mobilità, quindi perché consente all'investitore privato di trovare un canale importante di destinazione delle risorse. Per sfruttare pienamente questa opportunità, però, devono sussistere determinate condizioni, ovvero: congrua remunerazione del capitale, certezza tariffaria e soprattutto certezza normativa".

Una concessionaria dalla vocazione europea. È la Milano Serravalle-Milano Tangenziali, gestore di

circa 183 km di autostrada in concessione che negli anni Cinquanta iniziò la sua storia puntando a connettere il porto di Genova con il Nord Europa e progressivamente spostò e concentrò la propria attenzione sull'area metropolitana milanese (realizzazione dell'anello tangenziale). Oggi la "Serravalle" è il perno di un sistema di mobilità in fortissima espansione, sia per quanto riguarda le infrastrutture da realizzare "in house", sia per via della rete che farà capo alle partecipate Pedemontana Lombarda (100% Serravalle), TEM (32%), Brebemi (1%+10% Autostrade Lombarde), Sabrom Autostrada Broni-Pavia-Mortara (15%), Serenissima (5,25%). In tutto - notano da Serravalle - si tratta di un complesso di circa 9 miliardi di investimenti in infrastrutture che ridisegneranno completamente, potenziandolo, un territorio lombardo sempre più impegnato ad accogliere al meglio l'evento dell'Expo 2015. Appare spedito, in questa fase, il cammino delle principali opere: Pedemontana è approdata al progetto definitivo, TEM è arrivata all'istituzione della società di progetto a cui spetta l'onere della progettazione definitiva e della rea-

lizzazione dell'autostrada, Brebemi ha superato l'impasse dell'infrazione europea. Sul fronte delle infrastrutture interne, invece, una buona notizia arriva dal cda dell'Anas del 17 dicembre scorso, che ha approvato il progetto preliminare della nuova SP 46 Rho-Monza (9,2 km a cura di Serravalle e Autostrade per l'Italia), ovvero l'ar-



2. Massimo Di Marco, ad di Serravalle

Progettazione&Costruzione

Milano Serravalle-Milano Tangenziali

**3. Rho-Monza 2014:
ponte ad arco sulla
Milano-Meda**

**4. Rho-Monza 2014:
galleria fonica a Paderno
Dugnano**



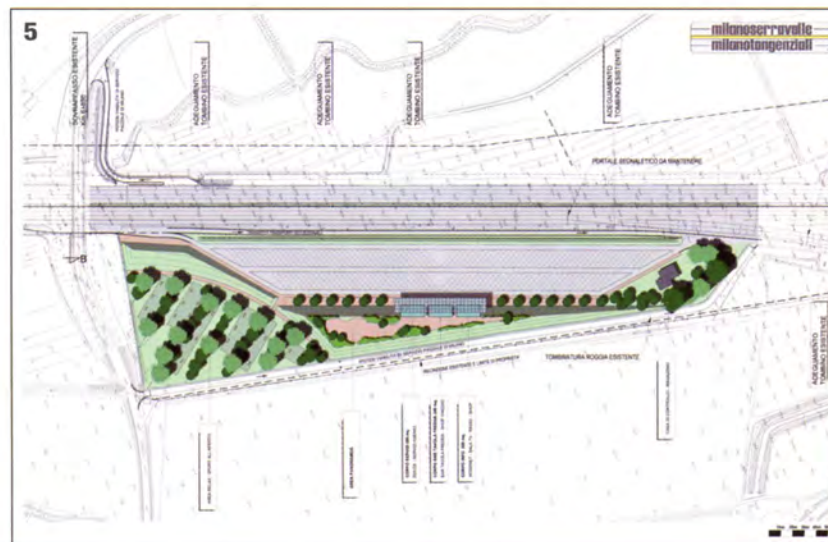
teria che consentirà di chiudere sulla direttrice Nord-Ovest il *ring road* milanese. Ma sul tavolo ci sono anche progetti cruciali quali la riqualifica dello svincolo di Lambrate della Tangenziale Est e il collegamento con il Centro Intermodale di Segrate, l'allargamento a quattro corsie della Tangenziale Ovest di Milano, il nuovo svincolo di Rozzano sulla Tangenziale Ovest, nonché un avveniristico progetto di mitigazione acustica sulla Tangenziale Est a Cologno Monzese.

Obiettivo multiutility

Ma come può essere raccontato il "motore" che sta all'origine di queste opere? Quale progetto di concessionaria ne costituisce il fondamento? Un aiuto ci arriva ancora una volta dall'amministratore delegato di Serravalle, che per prima cosa individua tre "password": utenti, mobilità e ambiente. "Una concessionaria - nota Di Marco - ha un dovere preciso e numerose possibilità. Il dovere è il rispetto del piano finanziario. Le possibilità, invece, si concretizzano partendo innanzitutto da una forte attenzione alla nuova utenza autostradale, che chiede servizi impensabili anni fa: aree di sosta commerciali attrezzate con connettività web, spazi per caravan o

mezzi pesanti, alberghi o strutture mediche, luoghi d'arte e cultura. Il secondo fattore cruciale per una concessionaria è la mobilità, da governare curando al meglio la propria rete ma anche i nodi di interconnessione con le altre reti, ecco spiegato il peso crescente dell'intermodalità: dai parcheggi di corrispondenza ai centri logistici. Terzo aspetto decisivo: l'ambiente. Che Serravalle ha messo in testa, con la sicurezza, alle proprie priorità avviando progetti di rifornimento energetico, per sé e per il territorio, attraverso pannelli fotovoltaici e di nuove piantumazioni. A que-

sto proposito mi chiedo: che passi avanti potremmo fare, nel campo della sostenibilità, se il governo coinvolgesse le concessionarie in un piano generale per produrre energia pulita?". Il punto di partenza di questo percorso di trasformazione del modello di concessionaria è una semplice constatazione: intorno alla rete in gestione ci sono circa 540mila metri quadrati di spazi lasciati praticamente abbandonati. Quello di arrivo, invece, è una vera e propria *multiutility*, che si faccia promotore della realizzazione di strutture e dell'attivazione di servizi forse non



5. Verso la multiutility: progetto di area di sosta per caravan

**6. Rendering della galleria
fonoassorbente sulla Tangenziale Est
a Cologno Monzese**

**7. Tra le opere del futuro,
la quarta corsia sulla Tangenziale
Ovest di Milano (rendering)**



considerabili "tradizionali", guardando al *core business* autostradale, ma sicuramente innovativi e perfettamente rispondenti ai bisogni dei nuovi utenti e delle nuove città. Alla base di tutto questo, una vocazione al *networking* già consolidata che ha consentito a Serravalle di assurgere alla dimensione di gruppo (con Serravalle Engineering e Serravalle Servizi) e, come abbiamo visto, di giocare un ruolo di primo piano nell'avanzamento dei progetti in capo alle partecipate.

Per nuove infrastrutture

Una concessionaria, dunque, dalla vocazione europea. Con in testa e nelle gambe un piano di sviluppo avviato nel 2005, quindi prima del progetto Expo o dei finanziamenti per Pedemontana, e un approccio all'infrastrutturazione innovativo, quantomeno nel nostro Paese, in quanto basato su un'attività capillare di coinvolgimento del territorio nelle fasi che precedono la progettazione definitiva: "È il metodo - spiega Di Marco - che abbiamo adottato con la galleria fonoassorbente della Tangenziale Est a Cologno Monzese, con l'opera chiamata *Design del Silenzio* (affidata la progettazione definitiva



ed esecutiva, opera pronta nel 2012, ndr). Abbiamo impiegato un anno a discutere il progetto con i comitati, dopodiché abbiamo ricevuto solo complimenti. In questo momento stiamo adottando lo stesso sistema con la *Rho-Monza*". Committenza all'europea, per Serravalle dovrebbe funzionare sempre così: si stabilisce un *budget* e una fascia di scostamento (per esempio per le compensazioni), si coinvolge il territorio nella progettazione fino al definitivo, quindi si procede con tempi certi e costi

definiti. "Se i Comuni non vengono coinvolti - approfondiscono da Serravalle - possono fare ricorso. Se intervengono dopo l'approvazione, pagano i danni per i ritardi". L'ultima questione sul tavolo, per arrivare a una piena reciprocità con l'Europa, è il coinvolgimento dei privati nel capitale, un obiettivo che si può conseguire, come si accennava, soltanto in presenza (oggi mancanza) di alcuni requisiti: "La certezza tariffaria - argomenta l'ad di Serravalle - che deve essere monitorata e controllata, una congrua remunerazione del capitale e la presenza, all'interno del capitale stesso, di tutto il know how che occorre per realizzare l'infrastruttura, dal-

le banche ai progettisti, ai costruttori. Per scongiurare situazioni di monopolio, alla catena di controllo può andare il 60% del valore dell'opera, con il 40% messo a gara".

Pubblico e privato, dunque. Una formula che oggi in Europa si chiama PPP (*Public Private Partnership*) e che, ha un'antica origine tutta italiana: la concessione autostradale. In fondo, per procedere speditamente basterebbe ripartire da qui. ■■

www.serravalle.it