



### **Project financing**

## **MILANO RILANCIA LE SUE POTENZIALITÀ (2004)**

Milano rimane uno dei centri d'eccellenza italiani per le infrastrutture, tanto che nonostante le notevoli difficoltà economiche e amministrative (la Legge Obiettivo ha eliminato il rapporto diretto fra Stato e Comuni, e anche le grandi aree metropolitane devono passare oggi attraverso le Regioni) è riuscita in pochi anni ad avviare interventi per quasi 1,5 miliardi di euro, due terzi dei quali costituiti da capitali privati.

### **I privati riscoprono i parcheggi**

Milano è in termini assoluti la seconda piazza mondiale per i parcheggi, dopo Londra – spiega Giuseppe Villoresi, esperto in strutture in sotterraneo e promotore di alcuni progetti di parcheggi a rotazione a Milano – perchè ha lo stesso tipo di attività e dinamicità di Barcellona, che però ha strutture dieci volte più numerose.

La sotto-disponibilità di siti, in una città congestionata dal traffico, rende estremamente utile una struttura di sosta a uso multiplo e di breve durata – continua Villoresi – perchè la media di utilizzazione dei posti auto nell'ora di punta moltiplica la tariffa: un posto pagato 1,30 euro in pratica rende 4 euro, perchè viene usato più volte. Inoltre Milano presenta un allungamento di attività che si estende nell'arco delle 24 ore: se nel mondo la media è di 9 ore giorno, nel capoluogo lombardo si raggiungono le 13 ore.

Di fatto – precisa Renato Pugno, esperto in project financing – Milano è un generatore di reddito enorme per gli investitori, e in centro ci si può permettere di applicare tariffe fino a 3 euro l'ora, con le quali si finanziano bene opere di questo tipo, mentre in altre parti d'Italia sarebbe impossibile.

### **Dalla paralisi al rilancio**

In realtà il fenomeno è recente, perchè fino alla fine degli anni Novanta le politiche per la sosta hanno puntato solo sui parcheggi pubblici d'interscambio – finanziati con fondi pubblici, con tariffe minime e affidati in gestione all'Azienda di trasporto municipale (Atm) – con un solo tentativo nel 1985 di sviluppare i parcheggi residenziali, avviato però in modo macchinoso e con alti costi; divieto assoluto invece per i parcheggi a rotazione, specie nel centro, perchè ritenuti attrattori di traffico e quindi dannosi.

Da un simile scenario l'Amministrazione comunale è uscita, a partire dal 1997, innanzitutto facendosi carico internamente della pianificazione del traffico e della mobilità, da sempre affidata all'Atm, e poi ribaltando la politica della sosta mettendo in campo una molteplicità di soluzioni combinate fra loro.

Fra queste spicca la scelta di costruire parcheggi pubblici anche nel centro della città, non per ottenere più posti auto e aumentare il traffico – sottolinea



Giorgio Goggi, assessore ai Trasporti e mobilità del Comune di Milano – ma per governare la sosta e togliere più auto possibile dalla strada, per cambiare le condizioni ambientali del centro e della periferia, creando più aree pedonali, riducendo le strade utilizzabili per la circolazione, lasciando i parcheggi in superficie ai residenti ecc. Inoltre si decide che i parcheggi pertinenziali devono essere più numerosi e al minor prezzo possibile, per aprire concretamente il mercato e coprire almeno in parte il deficit esistente (sono circa 50/55 mila le auto in grave sosta irregolare durante la notte). Il tutto inquadrato in progetti più ampi di regolazione della mobilità e riqualificazione degli spazi urbani.

### **Strumenti di attuazione**

La nuova concezione delle strutture per la sosta si concretizza poi in due modi: la rilettura metodologica del Programma urbano dei parcheggi e la decisione di non fare nessun bando per quelli a rotazione, ma semplicemente di scrivere nella relazione di bilancio che possono essere realizzati secondo le procedure di cui all'articolo 37 bis della legge Merloni ter, cioè in project financing, visto che hanno una tariffa di mercato e quindi possono produrre reddito.

Innovare il Programma urbano dei parcheggi ha significato riportarlo a quanto è scritto nella legge, che non richiede di individuare con precisione il sedime dei parcheggi ma solo l'indicazione delle aree e il numero di posti previsti.

Questo – ricorda Giorgio Goggi – ha permesso innanzitutto di realizzare il nuovo Piano in un mese (non in anni, come avvenuto in precedenza), individuando solo il perimetro delle aree: per i parcheggi a rotazione è abbastanza ampio, per lasciare la proposta di localizzazione al Promotore, mentre per quelli residenziali è più definito e indica il loro dimensionamento (una tabella con il numero di posti auto). Niente altro

### **Parcheggi per residenti**

Risultato? A oggi, sulla base di tre bandi comunali (1985, 1998 e 2002) sono stati costruiti 21 parcheggi per residenti per complessivi 8.460 posti, di cui 816 destinati alla sosta a rotazione; per i bandi 1998 e 2002 il Comune ha autorizzato 120 strutture per 24 mila posti auto.

Restano ancora da realizzare alcuni parcheggi del bando 1985, che ha avuto sin da subito grandi problemi per le rigidità amministrative e i costi elevati.

Complessivamente, nei prossimi due/tre anni è prevista la costruzione di almeno 25 mila posti auto per residenti, per un investimento complessivo (calcolando il prezzo medio a box di 22.500 euro) di 562 milioni di euro, oltre mille miliardi di lire; inoltre, entro l'estate sarà pubblicato il quarto bando (2004), per 50 nuove strutture e un totale di 7.500 posti, che potrebbero diventare 10 mila con il meccanismo degli ampliamenti (ormai tutti chiedono ampliamenti, specie quelli del bando 2002 – ricorda Giorgio Goggi – perchè ha fatto abbassare i prezzi e i posti sono venduti tutti e subito).



L'allargamento del mercato ha portato di fatto a una decisa diminuzione dei prezzi e a un sensibile aumento della domanda, che per i posti auto del bando 2002 è superiore rispetto alla disponibilità: il parcheggio sud di piazza Risorgimento ha una lista d'attesa di oltre cento persone nonostante i suoi 304 posti auto siano già tutti venduti, a un prezzo medio di circa 39,5 milioni di lire a posto, contro i 70/100 milioni di lire dei box venduti in zona, e i 40/50 milioni di quelli dei bandi 1985 e 1998.

### **Parcheggi a rotazione**

Quanto ai parcheggi in project financing, dal 2000 ad oggi sono 30 le proposte presentate da privati e dichiarate di pubblico interesse, per circa 9 mila posti di cui il 70 per cento a rotazione e il 30 per cento destinato ai residenti.

Per otto di queste il concessionario è già stato individuato e si è passati alla fase della progettazione definitiva o, per due di essi, al cantiere: il parcheggio di piazza Meda (537 posti auto, di cui 100 riservati al Consiglio comunale) e quello sotto la Darsena (719 posti), dove si stanno completando gli scavi archeologici chiesti dalla Sovrintendenza.

Anche in questo caso la dimensione economica è consistente: l'investimento dei privati sulle 30 nuove strutture, secondo una stima di larga massima dell'assessorato ai Trasporti, dovrebbe essere di almeno 300 milioni di euro, considerando che un parcheggio a rotazione di 500 posti auto ha un costo di circa 10 milioni di euro; per quello della Darsena, molto più grande e complesso, il costo previsto è di 18 milioni di euro.

I risultati della rilettura del Pup, di una diversa impostazione di bandi e dell'apertura al project financing hanno quindi portato a uno sviluppo senza precedenti del mercato milanese dei parcheggi, che mobilita oggi almeno 900 milioni di euro di capitali privati, destinati ad aumentare se è vero che l'Amministrazione comunale prevede di riuscire ad avviare un totale di 35 mila posti entro il suo mandato, che scade fra due anni.

### **Trasporto pubblico**

Quanto alle infrastrutture di trasporto, nel bilancio 2004 del Comune di Milano, tra delibere dell'assessorato Trasporti e delibere del Sindaco-Commissario al traffico, sono previsti interventi per 400 milioni di euro, dal primo cantiere della linea 5 della metropolitana alla metrotranvia Milano-Cinisello, ai lavori per una serie di svincoli autostradali e penetrazioni in città di alcune grandi arterie come la Paullese.

Il dato di fatto è comunque che, dopo l'abbandono delle metropolitane alla fine degli anni Ottanta in favore delle metrotranvie, con conseguente riduzione dei finanziamenti statali, oggi si assiste a un generale recupero della rete metropolitana, anche se con notevoli difficoltà, soprattutto economiche.

Per la nuova linea 5 e il prolungamento M1 Monza-Bettola, il Cipe ha in discussione un finanziamento di circa 200 milioni di euro, di cui 147 milioni per



# Fabrizio Bonomo

Informazione & Comunicazione

la 5, recuperati grazie al fatto che Monza ha rinunciato ai fondi per la metropolitana (per la quale c'era uno stanziamento), e che le uniche metropolitane che raggiungono la cittadina brianzola sono proprio la 5 e la 1 di Milano; il progetto è stato approvato dalla Regione all'inizio del 2004. Per la linea 4, fra il sud Milano e l'aeroporto di Linate, si prevede un finanziamento di 70 milioni di euro, pochi, ma sufficienti per iniziare; la Regione ha approvato il progetto nel maggio scorso.

Proseguono invece veloci i lavori per il prolungamento della linea 1 verso il polo fieristico di Rho-Pero – per un costo complessivo 148,4 milioni di euro per 2,1 chilometri – che dovrebbe entrare in funzione nell'aprile 2005, dopo 27 mesi di lavori (tempi quasi dimezzati rispetto ad altre opere analoghe in Italia).

Infine, il primo ramo del Passante dovrebbe aprire il 12 dicembre 2004, iniziando il servizio da nord (Varese, Como ecc.), dove già operano Trenitalia e Ferrovie Nord Milano, a est, sulla linea per Venezia; sul ramo sud, verso Bologna, l'avvio del servizio è previsto nel 2007, posto che si riesca a superare l'ennesimo imprevisto: le opere sono tutte progettate e finanziate, ma l'area su cui dovrebbe aprirsi il cantiere è oggi occupata da un campo nomadi, autorizzato da funzionari che evidentemente non sapevano nulla del Passante, e hanno sfruttato quello che per loro era un terreno pubblico, libero e periferico.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction  
Dossier Lombardia, Agosto 2004*