

Ripartire da Parigi

PER ANDARE DOVE? VERSO, PER ESEMPIO, NETWORK VIARI SEMPRE PIÙ SICURI, ECO-FRIENDLY, TECNOLOGICAMENTE CONFORTEVOLI. IN CUI IL PUBBLICO LAVORI BENE CON IL PRIVATO E L'UTENTE SI RITROVI PIENAMENTE SODDISFATTO NEI SUOI BISOGNI DI MOBILITÀ. DI QUESTO E MOLTO ALTRO (PER ESEMPIO DI MANUTENZIONE E PROBLEMI DELLE CITTÀ) SI È PARLATO AGLI ASECAP DAYS 2017 DI PARIGI, A CUI *LESTRADE* HA PARTECIPATO.



© leStrade

Autostrade



1. La sessione inaugurale con l'intervento del presidente ASFA, Jean Mesqui

2. Traffico a Parigi, si noti la Tour Eiffel sullo sfondo: la capitale francese ha ospitato gli Asecap Days 2017

3. Malika Seddi, ASFA

4. leStrade è stato media partner esclusivo per l'Italia

L'era della "decarbonizzazione" è ripartita da Parigi - già teatro di COP21 rimessa, più o meno ventalmente, in discussione - dal 29 al 31 maggio, palcoscenico, all'hotel Pullman di Montparnasse, di un meeting specialistico che ha avuto (anche) il merito di rafforzare la coesione tra attori, nello spazio e di questi tempi, a volte molto lontani: gli USA e la cara vecchia Europa. D'altronde, quella tra l'Asecap, associazione europea che riunisce le concessionarie a pedaggio e l'IBTTA, l'organizzazione "US based" che diffonde nel mondo best practice e approcci analoghi, non è di oggi, ma risale a qualche anno fa, galeotti proprio gli Asecap Days annuali. A Dubrovnik, in Croazia, nel 2013 fu siglato il primo Memorandum di collaborazione tra le due realtà. A seguire, gruppi di lavoro comuni, scambi costanti di know how e buone pratiche, impegno condiviso. Ed esemplificato, in questo 2017, da una presidenza IBTTA non solo europea, ma anche italiana, quella di Emanuela Stocchi dell'AISCAT, numero uno di turno dell'association USA, e relatrice a Parigi nel primo panel, quello delle aperture. Ma prima di aggiungere altro, ricordiamo il tema completo delle Giornate 2017, a cui peraltro leStrade ha partecipato come media partner esclusivo per l'Italia: "The concession model in the decarbonization era: preparing the infrastructure of the future". Ovvero: "Il modello delle concessioni nell'epoca della decarboniz-

zazione: preparare le infrastrutture del futuro". Un futuro, insomma, che deve essere necessariamente più a misura di ambiente, e questo i concessionari lo sanno bene. Come raggiungere l'obiettivo? *Ça va sans dire*, direbbero da queste parti, attraverso la tecnologia. Le basi, d'altronde, sono più che buone, perché le autostrade da sempre sono avanguardia, anche tecnologica, anche grazie al modello della concessione. Si tratta di intensificare, migliorandolo ulteriormente, il processo, raffinando aspetti quali la quantità e la qualità del servizio. A fronte, è questa la richiesta storica formulata anche a Parigi a fine maggio, di maggiore flessibilità (leggi: estensione della durata dei contratti) negli accordi; magari *octroyée*, concessa, dalle istituzioni comunitarie.

Europa e USA ensemble

Ma torniamo alla cronaca dell'incontro parigino. A fare gli onori di casa José Braga, presidente di turno dell'Asecap, Kallistratos Dionelis, segretario generale dell'associazione, e Jean Mesqui, presidente dell'ASFA, l'associazione francese. Dopo di loro è intervenuto François Poupard, direttore generale Infrastrutture e Trasporti della Francia. Quindi è stata la volta di Emanuela Stocchi, in rappresentanza dell'IBTTA, presente a Parigi anche con il segretario Patrick Jones. La presidente ha enunciato il tema che sta caratterizzando il suo mandato, "International Mobility Connections", e già in parte illustrato nella rubrica L'Opinione che avete letto sul numero scorso, a introduzione del dossier Autostrade Speciale Asecap 2017, che è stato distribuito proprio a Parigi nell'area espositiva. "Ritengo fondamentale - ha detto Stocchi - intensificare ulteriormente la già forte collaborazione tra IBTTA e ASECAP, anche per gettare le basi del lavoro da affrontare per arrivare preparati alle sfide future". Tra le iniziative ricordate: l'attività dell'IBTTA Foundation, il lavoro (e l'agenda) comune in mate-





ria di interoperabilità e la prosecuzione della campagna (avente un impatto anche a livello internazionale) "Moving America Forward" finalizzata a diffondere, tra stakeholder e community, la cultura del pedaggio e la consapevolezza sui vantaggi che può apportare. Stocchi ha quindi ricordato gli appuntamenti IBTTA dei prossimi mesi, tra cui la novità assoluta per l'Italia dell'International Summit, che sarà organizzato a Roma a ottobre e che *leStrade* supporterà proponendo anche una serie di "toll stories" provenienti anche dall'altro lato dell'Atlantico.

Le infrastrutture del futuro

Dopo le presentazioni, ecco la sessione politica, dal titolo: "Financing new mobility needs and trends - preparing the infrastructure of the future: what are the solutions". Quali sono, dunque, le soluzioni per trovare le risorse adatte a finanziare le infrastrutture del futuro? Va da sé che le dette, supposte futuristiche reti di trasporto sono anche e soprattutto le infrastrutture esistenti e il punto, nodale, qui è il seguente: come renderle meno obsolete, ovvero più moderne, sicure, performanti e, certamente, eco-friendly? È una materia, come vedremo anche tra breve, su cui il dibattito parigino si è soffermato parecchio. Le reti stradali, in Europa, muovono ancora il 72% dei passeggeri e il 60% delle merci, rivelandosi il modo di trasporto tuttora preferito dai cittadini dell'Unione. La loro cura diventa così un aspetto cruciale dello sviluppo economico, lapalissiano forse, ma poco contestabile. E da mettere alla base di robusti piani di potenziamento mirato, riqualificazione del patrimonio viario esistente, e opportuni innesti tecnologici. Ci sta provando sul serio, sul fronte della politica, la nuova Francia di Emmanuel Macron, che nei giorni degli Asecap Days riceveva a Versailles Vladimir Putin. A Montparnasse, invece, era presente il senatore Louis-Jean de Nicolay ("Tra gli obiettivi del governo c'è il miglioramento della rete che dovrà avvenire, naturalmen-

te, nel rispetto degli adempimenti contrattuali") e, insieme a lui, un parterre composto da Vassil Georgiev, capo dell'Unità ECFINL3 della Commissione Europea (finanziamenti in materia di cambiamenti climatici, politiche infrastrutturali ed Euratom), Niel Valentine, capo della Divisione Strade Strategiche della BEI, Josè Louis Giménez Sevilla, direttore sviluppo industriale del gruppo Abertis, Amelia Rung, responsabile dello sviluppo delle concessioni di VINCI e Bill Halkias, presidente di Hellastron. Un tema centrale è stato affrontato, innanzitutto, da Valentine: "Oggi le città muoiono, perché non possono respirare. È fondamentale impegnarci nella soluzione di questa criticità, ovvero nell'investire in progetti che contribuiscano a ridurre la congestione o i problemi di parcheggio o ambientali, aumentando gli standard di sicurezza stradale". Guardando all'attività della BEI, la tendenza al finanziamento di progetti urbani è già evidente, dato che le operazioni del 2016 esprimono questi dati: 21% strade e autostrade, 36% ferrovie, 25% aree urbane. Si tratta di



Autostrade

5. Il dibattito politico: al centro la questione del "come" ma anche del "cosa" finanziario. Alcune risposte: città, sicurezza e sostenibilità

6. La tour di Montparnasse lancia un messaggio al futuro: Parigi candidata olimpica 2024

7. Christophe Nicodeme, ERF

8. Scene di mobilità urbana parigina: strade

9. Parcheggi

trovare nuove sponde di lavoro comune tra i vari attori sulla scena e, in particolare, di ponderare i benefici di scelte di investimenti a lungo termine, quanto di più alieno, non solo al di qua delle Alpi come abbiamo appurato, da molti approcci politici. È fondamentale, come ha ricordato con chiarezza Valentine, un "upgrading" multiplo: nella manutenzione, innanzitutto, e nell'ambiente ("Enviro Upgrading"). Il rappresentante della Commissione Europea, da parte sua, si è concentrato sui pilastri della pianificazione comunitaria in materia di investimenti: gli aspetti finanziari, l'attenzione all'economia reale e la sostenibilità (attraverso il miglioramento del fattore regolatorio o delle riforme strutturali). Il manager di Abertis, invece, ha stigmatizzato gli ancora eccessivi freni burocratici che devono fronteggiare quotidianamente tecnologia e gestione, sottolineando l'urgenza di insistere sulla "visione intermodale" e sulla fornitura non solo del "prodotto autostrada" ma anche e soprattutto di servizi evoluti: "È questa la grande missione dei concessionari: offrire servizi utili non solo a chi viaggia sulla rete autostradale, ma anche alle aree urbane, con i cui sistemi di trasporto occorre armonizzarci sempre di più partendo dai bisogni di mobilità degli utenti". In Francia, proprio VINCI, come ha ricordato Amelia Rung, ha avviato un progetto di integrazione con il trasporto pubblico locale dedicando una corsia autostradale agli autobus. È solo un inizio, ma il segnale concreto di una serie di nuove opportunità che possono aprirsi dalla collaborazione tra concessionari autostradali e amministrazioni urbane. Infine, Bill Halkias ha rimarcato fortemente la necessità di un forte lavoro di squadra, *hic et nunc*, ovvero senza più rinvii: "Ci troviamo nel mezzo di una rivoluzione tecnologica, penso ai veicoli connessi o all'Internet of things, non possiamo non esserne protagonisti. Per farlo è indispensabile rafforzare la logica del partenariato pubblico-privato, dove i privati sostengono lo sviluppo con le risorse e il pubblico codifica regole che possano essere anche più flessibili. È e deve essere un rapporto win-win: per l'economia e per le comunità".

Manutenzione europea

Ma il futuro, come accennavamo prima, è anche adesso: ovvero riguarda fortemente le condizioni attuali delle nostre infrastrutture viarie. Una tavola rotonda nel pomerig-

gio del 30 maggio, moderata da Malika Seddi (ASFA), ha preso di petto la questione, posta sotto il titolo eloquente di: "Maintenance and preservation of the assets: ensuring the highest standards for safety". Il quadro generale della situazione, in Europa, è stato illustrato dal segretario generale dell'ERF, Christophe Nicodeme: "Il trasporto stradale, che è la spina dorsale della nostra economia, soffre fortemente a causa del deficit manutentivo. I problemi della mancata manutenzione sono sotto gli occhi di tutti: aumento dell'insicurezza stradale, danni all'ambiente, perdita di tempo e denaro. I costi del non fare manutenzione sono sotto gli occhi di tutti gli europei: penso al Leverkusen Bridge, in Germania, che qualche anno fa è stato chiuso per 6 mesi al traffico, per via di una non più rinviabile manutenzione straordinaria, con costi esorbitanti, oppure ai ponti crollati recentemente in Italia".

Una soluzione europea su cui puntare per invertire la rotta? È il "Road asset management approach", un processo di gestione dell'infrastruttura che deve diventare permanente, quindi preventivo. "È fondamentale comunicare il più possibile questo approccio - ha detto Nicodeme -, e lavorarci insieme, stakeholder, gestori, fornitori di tecnologia. Come ERF abbiamo già realizzato due documenti sulla materia: il Manifesto on road asset management e il Position paper on road asset management. Ma dobbiamo essere, tutti insieme, ancora più proattivi". Un freno? Arriva proprio dai decisori, ovvero le classi politiche, che spesso badano più agli aspetti cosmetici piuttosto che a quelli sostanziali: "È indispensabile strutturare strategie a lungo termine, che abbiano alla base un fondamento: stiamo parlando di scelte che siamo tutti noi a pagare, negli anni, stiamo parlando non di asset di proprietà altrui, ma di community asset, patrimoni infrastrutturali di proprietà di tutti i cittadini". La sessione è proseguita con alcuni esempi concreti di upgrading tecnologici al servizio della manutenzione: dal nuovo sistema SCADA applicato nel Traforo del Monte Bianco (relatore Cédric Petitcolin), che integra gli aspetti tipicamente operational con quelli manutentivi, a un'interessante relazione sulla cura per le aree di transizione tra tunnel stradali e segmenti esterni predisposta da Nea Odos, gestore autostradale greco (relatore Stelios Pentheroudakis). Dopodiché, un esperto di EGIS, Matthieu Ulivieri, ha illustrato la metodologia di gestione della manutenzione della M25 a Londra, uno dei più importanti circuiti autostradali UK. Fortificata da un contratto di gestione di lunga durata in cui l'azienda da un lato partecipa alla concessione, dall'altro si occupa dell'"heavy repair". Infine, spazio alla sicurezza stradale e alla comunicazione puntuale all'utenza, con un intervento di una specialista del gruppo Abertis, Cristina Zamorano, e alla gestione informatica della manutenzione con Ascendi, Portogallo (relatore Álvaro Soares). Cercheremo di raccontare in modo più approfondito alcune di queste best practice nei prossimi numeri di *leStrade*, in cui avremo modo di ritornare, peraltro, su altre importanti questioni per il settore messe in luce durante gli Asecap Days. Tornando alla manutenzione, spiace soltanto di non aver assistito a interventi di casa nostra, un Paese con relativo network che di manutenzione ha un fortissimo bisogno e che può trovare anche al di là delle Alpi alcune buone idee per colmare, finalmente, il suo gap. ■

