

PDAYS 2024 – MOBILITA' E SOSTA

Giu 14, 2024 | Dal Mondo |



Si è da poco conclusa la IV Edizione di [Pdays 2024 Mobilità e Sosta](#), confermando la necessità condivisa di far fronte alle esigenze dei centri urbani italiani, creando un **modello virtuoso di collaborazione** tra settore pubblico e imprese.

Come osservato da Alessandro Labellarte, Presidente di AIPARK, *“Da queste due giornate emerge chiara la consapevolezza dell’esigenza di un cambiamento profondo capace di dare risposte ad alcuni dei grandi temi del nostro tempo: la congestione urbana, l’inquinamento, l’accessibilità e l’inclusione sociale”*.

IL CONFRONTO SUL PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO

Durante il primo giorno dei [Pdays](#) è stato organizzato un **tavolo di confronto sul Partenariato Pubblico-Privato (PPP)** tra assessori, funzionari pubblici e istituzioni che è servito a discutere una gestione più efficace degli investimenti e a condividere idee e best practice.

L'Assessore alla Mobilità di Bologna, ad esempio, ha illustrato l'esperienza di tre parcheggi cittadini gestiti tramite PPP. La Dott.ssa Orioli ha spiegato che sebbene dal punto di vista economico il bilancio possa considerarsi positivo, la parte gestionale sta presentando alcune criticità, principalmente a causa della **mancanza di confronto e adeguamento**: i contratti di gestione hanno una durata media di 40-60 anni e sono difficili da rinegoziare, creando **problemi nell’adattare i contenuti contrattuali alle mutevoli esigenze della città**.

L'Assessore alle Grandi Infrastrutture di Firenze e la Direttrice della Direzione Sosta e Accessibilità di Roma hanno, invece, sottolineato la **necessità di recuperare suolo pubblico, rendendo più flessibili gli spazi in superficie**. In particolare, Firenze ha pensato di affrontare tale necessità individuando 22 zone in cui poter realizzare parcheggi in struttura, destinati principalmente alla sosta pertinenziale e/o residenziale in concessione.

Il Direttore della Direzione Mobilità di Milano si è spinto a ipotizzare un futuro in cui i parcheggi tradizionali potrebbero non essere più necessari, soprattutto in considerazione della progressiva riduzione dei veicoli circolanti, ottenuta con le misure restrittive degli ultimi anni. Riazzola ha quindi suggerito di **considerare anche la realizzazione di infrastrutture di sosta versatili e temporanee**, che possano eventualmente trasformarsi in stazioni di ricarica o altro.

NECESSITÀ DI PIANIFICARE A LUNGO TERMINE

Lo stesso **approccio di pianificazione a lungo termine**, durante la realizzazione o l'adattamento delle strutture di sosta, è stato proposto anche in interventi successivi da Francesco Naso (Segretario Generale di Motus E), per quanto concerne la **mobilità elettrica**, e da Paolo Testa (Responsabile Urbanistica e Rigenerazione Urbana di Confcommercio) e Marco Carenini (Direttore Area Operations di Ups), per i problemi legati alla **logistica dell'ultimo miglio**.

Nel primo caso, si è parlato della difficoltà di installazione delle colonnine di ricarica dovuta alla mancanza di predisposizione d'impianto nelle strutture: **i parcheggi avrebbero un potenziale enorme** in tal senso e sarebbe interessante poterli sfruttare per diversificare le zone di ricarica in base alle specifiche esigenze, tenendo conto non solo dei veicoli dei privati cittadini ma anche di mezzi di trasporto e di lavoro. Qui si inserisce il discorso portato avanti da Testa e Carenini in merito alle sfide della logistica urbana: **i distretti commerciali cittadini devono essere ben serviti e fruibili**, agevolando l'accesso dei mezzi di consegna, realizzando appropriate aree di carico/scarico e dando accesso alle ZTL.

I DATI DI AIPARK SULLA LOGISTICA URBANA

Durante le due giornate di confronto, Aipark ha mostrato alcuni dati sulla logistica urbana, da cui emerge che *"la fase di consegna dell'ultimo miglio è responsabile del 25% delle emissioni di gas serra da trasporto nelle città"*. Secondo Laurence A. Bannerman, segretario generale di Aipark, **i parcheggi potrebbero diventare basi per la logistica urbana** trasformandosi *"da contenitori di automobili a centri di distribuzione di servizi logistici"*. La crescita del commercio online ha, infatti, alzato la domanda di distribuzione e concentrare le attività di consegna in punti strategici o di prossimità, come i parcheggi, permetterebbe di ridurre i veicoli commerciali in circolazione, **contenendo traffico e inquinamento**.

Entrando nel dettaglio, l'Osservatorio AIPARK, ha rilevato che **il 76% degli italiani continua a spostarsi in macchina**, nonostante non vi sia un'offerta adeguata di strutture di sosta. E' stato stimato che per correggere questo squilibrio sarebbe necessario aggiungere oltre 670.000 posti, corrispondenti a una coda di automobili da Roma a Mosca. Sempre Bannerman ha ipotizzato che *"La soluzione all'emergenza è quindi una politica integrata della mobilità urbana che veda le aree di sosta (su strada e in struttura) e i servizi a loro collegati, come strumenti cardine da cui ripartire"*.

PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO, PERCHÉ NON FUNZIONA

Laura Martiniello, Consulente Esperta del Ministero dell'Economia e delle Finanze in materia di Partenariato Pubblico Privato, ha quindi stimolato una riflessione su quali siano le condizioni che, attualmente, non consentono di realizzare progetti di successo con il PPP:

- **Ipernormazione**, nonostante qualche apertura sia stata inserita nell'ultimo d.lgs 36/2023;
- Utilizzo dei contributi pubblici, come il PNRR, solitamente poco chiaro con:
 - **Ripartizione dei rischi sbilanciata**;
 - Mancanza di una netta espressione di **volontà pubblica**, che muta con ogni cambio di amministrazione;
 - **Interessi non equilibrati o manifesti**, sia dell'amministrazione concedente sia del privato concessionario.

In particolare, il problema legato alla gestione degli investimenti del PNRR (il cui 37% è destinato alla mobilità) è stato approfondito in un'intervista da Pierciro Galeone, Direttore dell'Istituto per la Finanza e l'Economia Locale (IFEL).



Galeone ha indicato che la vera sfida consisterà nel trovare sufficienti risorse finanziarie anche quando i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza si esauriranno. Si rivela quindi **necessario migliorare e implementare il rapporto con i soggetti privati, allargando il raggio d'azione**: *"E' importante che i diversi settori per essere veramente innovativi non pensino solo alla loro nicchia, ma allarghino lo sguardo al contributo che possono dare all'innovazione della città, perché una città che si trasforma complessivamente è anche una città che offre maggiori prospettive imprenditoriali. [...] Il PPP serve non solo ad avere risorse economiche aggiuntive ma anche ad offrire una migliore progettazione e gestione successiva"*.

Valeria Andreani (IFEL-ANCI) spiega che purtroppo, ad oggi, le Amministrazioni non sono generalmente preparate ad utilizzare il contributo fornito dai Privati e andrebbero quindi accompagnate, tramite percorsi formativi, nei rapporti con le imprese e in una gestione integrata delle necessità cittadine. E' fondamentale promuovere un **lavoro sinergico dei vari comparti cittadini per definire gli obiettivi**: Piano Operativo Comunale, Piano Urbano della Mobilità, Piano Urbano della Logistica Sostenibile non devono essere tenuti distinti ma lavorare insieme. Per favorire l'unitarietà della programmazione e tenere insieme le strategie, è altrettanto importante **l'immediato coinvolgimento del Privato negli obiettivi definiti dal Pubblico**.

Gaetano Aiello, Professore di Economia e Gestione delle Imprese e fondatore dello spin off universitario **Trezerodue s.r.l.**, ha quindi parlato dell'evoluzione delle infrastrutture concentrandosi sulla necessità di **valutare più attentamente ricavi e costi di un'operazione**, proprio perché il profitto non va trascurato. Aiello spiega che per ottenere una valutazione reale bisogna prendere atto di una serie di fattori, spesso trascurati, tra cui:

- Tasso di adozione della domanda che cambia;
- Fissazione dinamica del prezzo dei servizi;
- Evoluzione dei servizi erogati.

COME AFFRONTARE IL TEMA DELLA MOBILITÀ

Quali sono, quindi, gli strumenti a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni per affrontare il tema della mobilità?

Alessandro Labellarte ha spiegato che **“i Partenariati Pubblico Privato possono svolgere un ruolo chiave, favorendo lo sviluppo di soluzioni complesse in grado di dare risposte concrete alle esigenze dei cittadini. Il Partenariato va però immaginato in una modalità flessibile, per consentire aggiustamenti alle mutevoli condizioni economiche, sociali e ambientali nel corso del periodo di concessione”**.

Labellarte chiude affermando che è **necessario uno scambio di informazioni** tra concedente e concessionario, possibile prevedendo meccanismi contrattuali con **equa ripartizione dei rischi e innovando la regolamentazione PPP** nel nuovo codice degli appalti.