

## **“Ecco come gestire gli spazi urbani per la logistica in maniera efficiente e sostenibile”: intervista a Paola Cossu, CEO FIT, in vista della sua partecipazione ai Pdays 2024**

Il **30 e 31 maggio** 2024 si svolgerà a **Firenze**, presso la Stazione Leopolda, la **IV edizione di Pdays**, evento organizzato da **AIPARK** che rappresenta l'occasione per trovare criteri condivisi per la valorizzazione degli spazi urbani.

La gestione integrata della sosta rappresenta il settore più strategico per una gestione ottimale e virtuosa degli spazi e gli asset urbani, in particolar modo per la logistica. Le aree destinate alla sosta e le infrastrutture urbane possono diventare la base per una riconsiderazione strategica, funzionale e basata sulle effettive priorità della domanda. Ad esempio, gli stalli non rappresentano più solo luoghi per la sosta delle auto private, ma possono rappresentare dei veri e propri hub urbani perfettamente integrati nel sistema di mobilità cittadina, e fruire di servizi ad altro valore aggiunto, in ottica intermodale.

**Paolo E. Iacovelli ha intervistato a tal proposito Paola Cossu, CEO FIT.** Riportiamo di seguito la trascrizione integrale dell'intervista, suddivisa in due parti.

**Per guardare la video intervista, parte 1:** [https://www.linkedin.com/posts/aipark---associazione-italiana-tra-gli-operatori-nel-settore-della-sosta-e-dei-parcheggi\\_intervista-a-paola-cossu-activity-7191360774638858241-yTKz?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/aipark---associazione-italiana-tra-gli-operatori-nel-settore-della-sosta-e-dei-parcheggi_intervista-a-paola-cossu-activity-7191360774638858241-yTKz?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

**Per guardare la video intervista, parte 2:** [https://www.linkedin.com/posts/aipark---associazione-italiana-tra-gli-operatori-nel-settore-della-sosta-e-dei-parcheggi\\_intervista-a-paola-cossu-activity-7191421158083149824-B231?utm\\_source=share&utm\\_medium=member\\_desktop](https://www.linkedin.com/posts/aipark---associazione-italiana-tra-gli-operatori-nel-settore-della-sosta-e-dei-parcheggi_intervista-a-paola-cossu-activity-7191421158083149824-B231?utm_source=share&utm_medium=member_desktop)

**Maggiori info e iscrizioni a Pdays 2024:** [www.pdays.eu/pdays/](http://www.pdays.eu/pdays/)

### **Intervista a Paola Cossu, CEO FIT: spazi urbani, servizi innovativi e digitalizzazione**

**Quanto è necessaria oggi una gestione degli spazi urbani per rispondere alle molteplici esigenze di una logistica moderna?**

La città è composta da un insieme di infrastrutture fisiche e digitali. In questo momento storico in particolare si rende urgente l'utilizzo ottimale delle infrastrutture già esistenti per la logistica urbana – non solo per l'eCommerce -, inclusa la gestione dei cantieri, la raccolta dei rifiuti, i servizi svolti dagli artigiani, ecc. I corrieri usano le infrastrutture urbane in maniera disorganizzata e asistemica, contribuendo a creare disagi alla circolazione nell'erogazione del loro importantissimo servizio per la collettività, aggravato dall'esplosione dell'eCommerce e dei resi. Inoltre, le infrastrutture urbane devono essere mantenute e questo impatta la mobilità della città. Le infrastrutture sono il luogo dove avvengono i movimenti, dove noi ci spostiamo e accediamo ai servizi, dove avviene l'approvvigionamento, per cui sono le reti fondamentali. Prendiamo un esempio: a Roma l'anno prossimo ci sarà il Giubileo, la città è piena di cantieri e ci sono molti veicoli che circolano per servire le aree in manutenzione. Questo genera all'interno della città una serie di disagi impattanti, nonostante sia fondamentale per una città rinnovarsi, ristrutturare la rete e la dotazione infrastrutturale e restaurare i beni di valore culturale. Un dibattito che stiamo affrontando negli ultimi anni è quello di arrivare a definire il valore delle infrastrutture stesse, per poter gestirne l'utilizzo in maniera dinamica e basata sulla destinazione d'uso e la domanda. Quindi, per una pianificazione urbana virtuosa, c'è la necessità che le amministrazioni pubbliche comprendano il valore degli spazi della città e destinino l'uso per funzione utile alla collettività.

**In tale contesto, quanto l'integrazione dei servizi delle strutture di sosta in veri e propri parking hub diventano un'opportunità da cui partire per ottimizzare il servizio logistico, decongestionare le città e ridurre l'inquinamento?**

La mia formazione si ispira al concetto di Physical Internet. Questo significa che se si posizionano in maniera strategica e ottimale gli hub di prossimità che servono l'eCommerce avvicinando il consolidamento delle merci alla destinazione finale, è evidente che si possono utilizzare dei veicoli a basso impatto, come per esempio le biciclette, perché più ridotte sono le distanze, più si eliminano i chilometri non necessari e più è possibile riempire

i veicoli che trasportano le merci. Tutto questo genera un maggiore livello di efficientamento, perché da una parte si possono appunto usare veicoli a basso impatto, dall'altra si velocizza il processo di very last mile delivery, che è un fattore importantissimo per la decarbonizzazione delle città. Dall'altra parte, gli hub urbani hanno la possibilità di rappresentare dei centri di servizio. Per fare un esempio, in alcune città europee ci sono le smart zone, cioè hub urbani serviti da tecnologia, dove quindi c'è interconnessione, possibilità di fruire di wi-fi, ad esempio. In più ci sono infrastrutture di servizio, come colonnine di ricarica, locker, parcheggi per le biciclette, la possibilità di smaltire o fare manutenzione delle batterie elettriche. Si tratta di servizi collocati in nodi strategici. Quindi, se si creano dei mobility-hub connessi, c'è la possibilità di gestire le reti nella maniera dinamica e flessibile, riducendo i conflitti tra gli utenti di mobilità. Se si conoscono i flussi da un nodo all'altro, da un hub all'altro, si ha la possibilità di gestire in maniera efficiente e informata anche la connessione in un'ottica multimodale e on demand. Infine, visto che oggi non c'è più il decoupling tra merci e persone, occorre considerare anche i servizi alle persone, andando nella direzione di un approccio urbano di pianificazione integrato, che metta in interconnessione le persone e le merci in modo che ci sia un sistema unico condiviso e interconnesso.

### **Quali sono le migliori pratiche o soluzioni innovative che le città stanno adottando, o che possono adottare per ottimizzare l'uso delle aree di sosta nel complesso della logistica urbana?**

Per noi le tecnologie sono abilitanti, non sono il fine, ma il mezzo. Quindi laddove vengono utilizzate nella maniera più efficace possibile determinano un efficientamento estremo, a maggior ragione nella logistica urbana. Faccio un esempio: nel progetto europeo DISCO, di cui sono coordinatore, ci sono delle iniziative di implementazione. DISCO è infatti un progetto che, ispirato dalla Physical Internet di cui parlavo prima, prevede l'accompagnamento verso la digitalizzazione delle città e una pianificazione digitale della logistica urbana. Prevede quindi l'implementazione di soluzioni avanzate per la logistica urbana e che già hanno una loro maturità, ma che devono essere sperimentate sul campo facilitando la condivisione dei dati tra gli stakeholders. Nella città di Ghent, in Belgio, per esempio si sta sperimentando l'applicazione di sistemi avanzati di dynamic access controlling. L'accesso alla città, l'utilizzo delle infrastrutture e quindi anche delle aree di sosta vengono determinate sulla base di strumenti tecnologici ad uso dell'amministrazione pubblica, che riesce così a gestire in maniera prioritizzata la logistica urbana. Alla città, quindi, non accede più chiunque, ma chi può, secondo determinate caratteristiche, priorità e volumi. Per esempio, in base alla domanda e alle aree da servire, che possono essere aree funzionali, aree commerciali, aree residenziali o aree di pregio come i centri storici, che presentano esigenze specifiche. L'accesso a queste aree deve avvenire secondo modalità e sistemi dinamici. Bisogna rinunciare all'uso esclusivo delle infrastrutture e renderle disponibili a seconda della domanda, dei volumi e delle necessità, utilizzandole 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Il trasporto pubblico, per esempio, deve mettere a disposizione le proprie corsie preferenziali in maniera dinamica, come non si può pensare di usare le piazzole di sosta in maniera esclusiva. Su questo aggiungo anche che con l'eCommerce le piazzole di sosta non sono più sufficienti, perché un tempo erano determinate per servire i negozi, oggi con l'eCommerce si deve servire chiunque e continuamente. È capitato a tutti noi che arrivassero in una stessa giornata più corrieri a casa per effettuare più consegne. Questo è ciò che causa traffico e congestione.

Altra città sperimentale, sempre nell'ambito di DISCO, è a Salonicco, in Grecia, dove sono presenti delle aree strategiche, nella zona fieristica, sottoutilizzate in alcuni periodi dell'anno. Si stanno quindi definendo dei nuovi modelli di business per far sì che la fiera possa mettere a disposizione queste aree per il consolidamento e la distribuzione delle merci, con tanto di magazzino. Per esempio, se un corriere non sa dove sostare, sulla base della domanda può chiedere dove c'è la possibilità di lasciare il proprio mezzo anche per periodi di tempo abbastanza lunghi e da lì svolgere le proprie operazioni di consegna a più civici, per esempio usando la bicicletta. La sosta sta quindi diventando strategica per abilitare i servizi della città. Questo è un tema fondamentale per i pianificatori, che devono fare in modo di gestirla in maniera dinamica, flessibile, e concordata con tutti gli operatori, inclusi i Real Estate.

### **PDAYS è un importante evento per il settore della mobilità urbana. Cosa auspica possa emergere da questo confronto?**

La speranza, condivisa anche dal Segretario Generale di AIPARK con cui tante volte ci siamo confrontati su questo tema, è quella di riuscire a trovare dei criteri di valutazione per la valorizzazione degli spazi. Per esempio, il progetto europeo ULaaDS, terminato ad ottobre, ha valutato una ventina di città europee sulla base della loro capacità di rispondere a una semplice domanda posta dai logistics provider, cioè dagli operatori: posso mettere

un locker in un'area pubblica? Il risultato è stato sorprendente: le città che avevano pianificato, cioè che avevano messo all'interno del loro Sulp la mappatura dei propri punti strategici che potevano essere messi a servizio della logistica hanno potuto dare risposte informate. Altre città, che non hanno ancora considerato questi elementi come centrali nella pianificazione della mobilità urbana, hanno invece risposto "no" a priori, senza sapere quale potesse essere il beneficio di installare locker in punti strategici. In queste città ne è conseguito che gli operatori lo hanno fatto per conto loro con iniziative private, senza un disegno sistematico della città. Questo dimostra quanto sia importante che i pianificatori conoscano il valore del proprio territorio, così come è importante che lo conoscano gli operatori stessi, perché non conoscendo il valore non sono disposti a considerarlo come un servizio, e quindi a pagare. È quindi la capacità di identificare tale valore che rende la sosta il settore più strategico rispetto agli altri.