

PRENDE CORPO LA REALTÀ DELLE STRUTTURE PER LA SOSTA

Il cantiere Italia passa ANCHE DAI PARCHEGGI

FABRIZIO BONOMO

Dopo la mancata partenza degli anni Novanta, nei comuni italiani si assiste allo sviluppo concreto delle strutture per la sosta, con un nuovo impulso proprio fra il 2003 e il 2004 dovuto all'affacciarsi sulla scena di Milano, che dopo un lungo periodo di stasi sta progressivamente aprendo i cantieri per circa 130 parcheggi, sui quali vengono investiti oltre mille miliardi di lire di capitali privati

La costruzione e gestione di strutture per la sosta – d'interscambio, operativi a rotazione o pertinenziali per i privati – si presenta oggi in Italia come una realtà in continua crescita, che muove capitali pubblici e privati per centinaia di miliardi di lire l'anno e vede protagonisti, seppure a diversi livelli, numerosi capoluoghi di provincia, in un panorama a pelle di leopardo, da Torino a Bologna a Cosenza, dal quale emerge soprattutto il nord, in particolare Emilia Romagna e Veneto, ma con episodi significativi anche al centro e al sud.

Di fatto, da alcuni anni è stata superata la fase di stallo che bloccava il settore dal varo della legge Tognoli (legge 122, approvata nel 1989, finanziamenti stanziati nei due anni successivi), e che ha caratterizzato buona parte degli anni Novanta. Come per le grandi opere e il riassetto della rete stradale nazionale e regionale, anche per il mondo dei parcheggi è in corso un'accelerazione – per ora poco visibile perchè focalizzata soprattutto negli atti burocratici – che già dal 2004 avrà significativi sviluppi, in termini di cantieri aperti, con Milano che assume un ruolo da protagonista, non solo come numero di interventi, ma anche per i nuovi approcci metodologici che consentono di realizzarli.



Particolare del cantiere del parcheggio per residenti in piazzale Dateo a Milano.

La falsa partenza degli anni Novanta

La legge 122, del 24 marzo 89, meglio conosciuta come legge Tognoli dal nome del ministro che l'ha proposta, è stata la prima ad affrontare concretamente il problema della mobilità, pur facendolo essenzialmente dal punto di vista della sosta, stanziando finanziamenti e varando norme teoricamente in grado di far recuperare in pochi anni il pesante divario infrastrutturale che già all'ora divideva l'Italia dall'Europa.

Le finalità della legge sono essenzialmente quattro:

- raddoppiare la quantità minima di superficie da destinare a parcheggio per le nuove abitazioni, passando da uno a due metri quadri ogni 20 metri cubi edificati;
- finanziare la costruzione di parcheggi pubblici, sulla base di appositi Piani urbani del traffico e dei parcheggi;
- agevolare le procedure amministrative edilizie per la realizzazione di parcheggi residenziali di pertinenza di edifici esistenti, anche in deroga agli strumenti urbanistici vigenti e attraverso autorizzazioni gratuite;
- consentire ai singoli proprietari di costituire cooperative per la costruzione di nuovi parcheggi, anche all'interno di aree comunali.

Per la prima volta, inoltre, la legge 122/89 identifica gli spazi per parcheggio come opere di urbanizzazione primaria e obbliga i Comuni con oltre 50 mila abitanti a dotarsi di Piani urbani per i parcheggi, all'interno dei quali devono essere definite le aree pedonali, le zone a traffico limitato e quelle di rilevanza urbanistica con particolari esigenze di traffico e sosta dei veicoli.

Un'importante novità di questa legge è poi nell'articolo 9, che prevede che i parcheggi destinati a pertinenza degli immobili privati – sia che vengano realizzati nel sottosuolo degli immobili o in locali al piano terreno, sia che vengano realizzati in aree pubbliche, cedute in diritto di superficie dai Comuni stessi – non possano essere ceduti separatamen-

te dall'unità immobiliare alla quale sono legati da vincolo pertinenziale.

Mancato uso di uno strumento

Fatte queste premesse, che aprivano scenari molto positivi per il Paese, dopo oltre dieci anni si deve constatare il fallimento della legge Tognoli, almeno dal punto di vista dei numeri: come ha sottolineato recentemente Emilio Di Camillo, direttore generale dell'Anfia (Associazione nazionale fra Industrie Automobilistiche), in un convegno tenutosi nell'ottobre scorso a Venezia, dei 977 impianti programmati (pari a 279 mila posti) ne sono stati completati solo 185, e 643 non sono stati nemmeno avviati.

Nella sostanza, fino al 1995-96 i finanziamenti della Tognoli sono rimasti bloccati, solo dopo si è riusciti lentamente a utilizzarli, ma ancora oggi – conferma Piero Craveri, presidente di Aipark (Associazione tra gli operatori nel settore della sosta e dei parcheggi) – non siamo in una situazione ottimale, perchè la Tognoli è un programma decennale, che scade nel 2003, ma fino al 2001 sono stati spesi poco più del 50 per cento dei finanziamenti; in quest'ultimo anno se ne spenderanno ancora, però una buona parte rimarrà inutilizzata (si stima almeno il 20/25 per cento).

Una lunga fase di rodaggio

Questo perchè le Amministrazioni comunali, pur realizzando subito dei Piani urbani dei parcheggi (Pup), in realtà sono rimasti ferme, in particolare non sono riuscite ad avviare la costruzione delle strutture che pure avevano previsto.

Motivo? Molto probabilmente perchè non avevano le idee chiare, nè disponevano di strutture idonee, ma soprattutto perchè la fretta di predisporre i Pup, ai quali era vincolato l'ottenimento dei contributi, a portato a realizzarli in modo approssimativo.

In particolare, i primi Piani urbani dei

parcheggi hanno visto localizzazioni non verificate, proprio per bloccare i finanziamenti, e quando si è passati alla fase realizzativa si sono a volte rivelate inidonee: non corrispondenti con le esigenze effettive, vincoli di Soprintendenza (in particolare nei centri storici), problemi ambientali, presenza di sottoservizi importanti, difficoltà realizzative, quadri economici basati su un costo a posto auto non corrispondente al costo di costruzione reale (quindi con prezzi che lievitavano notevolmente in fase di realizzazione).

Di fatto, molti di questi progetti non accuratamente pensati e individuati sono rimasti lettera morta, perchè non avevano gambe per andare avanti.

Solo i successivi aggiornamenti dei Pup, specie quelli della seconda metà degli anni Novanta, hanno messo a fuoco realmente il problema, abbandonando progetti, spostandone altri ecc.

Anche a Torino, dove l'approccio è stato migliore rispetto ad altri comuni italiani – ricorda Piero Craveri – nell'arco di dieci anni sono state spostate diverse localizzazioni, molte sono state abbandonate, altre ne sono state inserite.

Si è in sostanza cominciato a ragionare seriamente su dove fare i parcheggi e quindi, a partire dal 1995, la situazione è andata via via sbloccandosi.

Il nodo della localizzazione

Per i centri storici il problema della localizzazione non si pone, perchè la carenza di posti auto rispetto alla domanda è tale per cui se ne possono fare molti; quello che va valutato è dove collocarli in termini di accessibilità, di realizzabilità e di costi, considerando che si devono realizzare infrastrutture sotterranee, quindi in terreni estremamente compromessi, con problematiche di tipo archeologico, di sottoservizi (molto onerosi da spostare), di viabilità (che male sopportano queste situazioni).

Tutto si può fare – sottolinea Craveri – ma si tratta di valutare se il gioco vale la candela, se i costi di costruzione vanno oltre certi livelli: o si tratta di una lo-

calizzazione talmente indispensabile e/o appetibile, che va fatta comunque, altrimenti è più conveniente studiare meglio la localizzazione, oppure valutare l'integrazione con altri interventi, di cui il parcheggio diventa una componente, come un Piano di sistemazione ambientale.

Però queste sono considerazioni che vanno fatte a monte, sviluppate, analizzate, viste nel contesto dei provvedimenti per la viabilità, delle politiche di regolazione che si vogliono attuare ecc. Non a caso la localizzazione delle strutture di parcheggio è prevista nei Piani dei parcheggi, che a loro volta sono inseriti all'interno di più ampi Piani della mobilità, perchè è necessaria una coerenza fra tutti i livelli di pianificazione, oltre che di concezione della città che si vuole costruire.

Quando la coerenza manca, oppure si vuole anticipare un passaggio, i progetti funzionano male, si fermano o danno più problemi di quelli che dovrebbero risolvere.

Lo sviluppo attuale

Da qualche anno, a partire dal 1995, la situazione si è sbloccata dal punto di vista procedurale, e le realizzazioni cominciano progressivamente a concretizzarsi.

Oggi tutte le città capoluogo di provincia hanno la sosta tariffata sul suolo pubblico delle zone centrali, più o meno estesa secondo le esigenze, e in tutte si sono avviati progetti di parcheggi in struttura – in particolare quelli d'intercambio e per la sosta operativa a rotazione – nell'ambito di Piani più o meno articolati.

Chiaramente sulle città grandi e medie – Milano, Torino, Roma (che però non si è mossa, ed è l'unica rimasta con poche realizzazioni), Napoli, Genova, Bologna, Firenze ecc. – di parcheggi in struttura se ne stanno facendo, perchè le esigenze ci sono, anzi, l'arretrato è notevole visto che l'Italia ha l'indice di motorizzazione più alto d'Europa (1,73 abitanti per veicolo, contro i 2 della Germania e i 2,29 della Francia, secon-

do i dati presentati recentemente dall'associazione Aipark) e meno spazi per la sosta: Barcellona, con 1,5 milioni di abitanti e un indice di motorizzazione 2,33, dispone di 135 mila posti auto in struttura; Parigi (12 milioni di abitanti) ha un indice 2,40 e oltre 166 mila posti; Lione (1,2 milioni di abitanti) ha un indice 3 e quasi 15 mila posti in struttura; Brema, con solo 500 mila abitanti e

un indice di motorizzazione 1,92, ha 6.500 posti auto in struttura; Roma ne ha poco più di 4 mila, Torino, che è la più attrezzata, circa 9 mila (dati Aipark 2002).

Nelle città più piccole, al di là di alcune collocazioni molto specifiche, i problemi aumentano, perchè il problema è realizzare strutture di parcheggio che hanno costi simili a quelle delle grandi città,

Posti auto a pagamento in Italia

Comune di	Numero di Abitanti	Numero Posti auto a pagamento		
		Su strada (A)	In struttura e in sede propria (B)	Totale (A+B)
Alessandria	90.000		430	430
Aosta	35.000	847	358	1205
Arezzo	92.000	1616	990	2606
Belfuno	36.000	729	823	1552
Bergamo	117.200	2481	3216	5697
Bologna	381.203	23000	1551	24551
Bolzano	97.000	1070	4110	5180
Brescia	190.000	5000	4730	9730
Caserta	82.000	1600	500	2100
Catania	397.000	2500	600	3100
Cesena	95.000	1409	595	2004
Crotone	59.720	1021	503	1524
Cuneo	59.000	1000	350	1350
Firenze	390.000	6551	1380	7931
Foggia	154.810	1728	450	2178
Forlì	107.475	2911	791	3702
Genova	640.000	1513	1820	3333
Gorizia	38.000	781		781
Imperia	42.000	1250	451	1701
La Spezia	96.000	9568		9568
L'Aquila	66.813	812	110	922
Lecco	100.000	4814		4814
Lecco	45.000	763	1210	1973
Livorno	167.000		915	915
Macerata	41.852	800	768	1568
Matera	56.800	500	450	950
Messina	270.000	2100	455	2555
Milano	1.397.700	10296	3034*	13330
Modena	176.022	674	370	1044
Novara	102.200	1482	100	1582
Nuoro	40.000	758		758
Oristano	37.000	600	80	680
Palermo	763.123	3000		3000
Pavia	73.150	4754	1038	5790
Perugia	157.598	1221	4190	5411
Pesaro	89.284	366	432	818
Piacenza	99.000	790	1375	2165
Pisa	98.000	4500	680	5180
Pistoia	86.118	1800	350	2150
Fordanone	48.548	1400		1400
Prato	177.000	2003		2003
Ravenna	137.000	3415	420	3835
Reggio nell'Emilia	140.000	996	1367	2363
Rimini	135.000	3512		3512
Roma	2.800.000	47170	4540	51710
Rovigo	50.500	750		750
Siena	57.745	850	3200	4050
Siracusa	126.000	400		400
Sondrio	22.000	500		500
Torino	902.773	49349	9087	58436
Triviso	85.000	1014		1014
Udine	98.000	3764	1575	5339
Varese	86.000	601	379	980
Vicenza	109.988	1.852	2186	4038
TOTALI		224.199	61.957	286.156

* solo parcheggi di proprietà comunale

ma con una redditività molto inferiore: se Torino o Milano reggono una tariffa di 1/1,5 euro l'ora, in piccole e medie città il problema è diverso, la propensione delle Amministrazioni comunali a autorizzarle è difficile, e se è presente la sosta tariffata su strada è anch'essa con tariffe più basse.

Quindi per le piccole e medie città sono necessari contributi pubblici, oppure il ricorso a formule alternative, come la vendita di posti auto, o l'abbinamento ad altre strutture di tipo commerciale, che hanno una redditività propria o un recupero dei costi maggiore.

Tipo di parcheggi

Sostanzialmente, i tipi di parcheggi in struttura sono tre: pertinenziali, di destinazione e d'interscambio.

Quelli pertinenziali per i residenti e vanno localizzati in quelle aree residenziali dove si ha una carenza di posti auto privati all'interno degli edifici, quindi soprattutto in quei quartieri costruiti negli anni Sessanta e Settanta, quando le abitazioni non venivano dotate di posti auto, oppure dove la viabilità non dispone di spazi sufficienti per ospitare i veicoli dei residenti; sono parcheggi in vendita o in affitto, che si pagano da soli e hanno pochi costi di gestione (pulizia, illuminazione e un minimo di sorveglianza).

I parcheggi pubblici di destinazione (o "a rotazione"), sono localizzati nei centri storici o nei pressi di grandi centri di attrazione, dove cioè l'affluenza è decisamente superiore ai posti disponibili, tanto che, potenzialmente, dovrebbero potersi pagare con i ricavi della gestione.

I parcheggi pubblici d'interscambio sono in genere periferici, di raccordo fra la mobilità con mezzi privati e il trasporto pubblico; non hanno redditività e quindi devono essere a carico dell'Amministrazione pubblica, direttamente o indirettamente, perchè i ricavi sono inferiori ai costi di gestione ma il loro utilizzo è una necessità sociale.

La soluzione economica e gestionale di Torino

Fra tutte le città italiane, Torino è quella che ha saputo uscire per prima dalla stasi dei primi anni Novanta, adottando soluzioni che si sono rivelate molto efficaci per gestire la sosta e finanziare la costruzione dei parcheggi pubblici in struttura, confermandosi ancora una volta come un centro d'eccellenza per le infrastrutture in Italia.

La soluzione, adottata già nel 1994, consiste nell'aver affidato a un'unico soggetto – l'allora azienda municipalizzata Atm – attraverso un contratto di servizio, l'incarico di gestire sia la gestione della sosta tariffata su strada che la progettazione, costruzione e gestione di eventuali parcheggi in struttura. In questo modo l'Amministrazione comunale ha dato gambe al Piano dei parcheggi, utilizzando la gestione tariffata della sosta sul suolo pubblico – intesa come coadiuvante per la regolazione della mobilità in alternativa ad altri provvedimenti, come le Zone a traffico limitato – come fonte di finanziamento per le nuove opere.

Quindi all'Atm è stata affidata non solo la gestione dei costi e dei ricavi, ma anche degli utili, e ha ricevuto mandato di reinvestirli nella costruzione di nuove strutture indicate dall'Amministrazione comunale.

Il successo di questa formula è nei numeri: nel 1994 – ricorda Piero Craveri – all'Atm sono stati affidati 4 mila posti auto in superficie nel centro storico; oggi, con un'estensione progressiva delle aree a pagamento nel centro e nelle zone limitrofe, gestisce 55 mila posti auto su strada; dal 1994 al 1998 l'Atm ha fatto utili per circa 35 miliardi di lire, interamente reinvestiti nella costruzione di parcheggi, e dal 1995 ad oggi ne sono stati realizzati 11, in struttura, senza contributi economici da parte del Comune, che si è limitato a versare i contributi stanziati dalla legge Tognoli, mentre la differenza è stata coperta dagli utili della gestione della sosta su strada.

Di fatto, la gestione della sosta ha creato una tassa di scopo per costruire dei parcheggi, nel pieno rispetto del Codice della strada e della legge Tognoli.

I ricavi sono stati 2.159 miliardi di lire nel 1994, 5.606 nel '95, 6.959 nel '99, 10.043

nel '97, 10.650 nel '98; dal 1999, quando l'Atm diviene prima azienda speciale e poi Spa, il meccanismo non può più essere applicato, e quindi gli utili sono restituiti al Comune sotto forma di canone, per circa 10/12 miliardi di lire l'anno, con residui che nel 1999 sono stati comunque di 4.722 miliardi, 481 nel 2000 e 698 nel 2001.

Altri modelli possibili

Questa redditività – il fatturato della sosta su strada a Torino arriverà a 50 miliardi di lire nel 2003 – si è quindi rivelata fondamentale nella gestione delle politiche della sosta e della mobilità, e ha fatto scuola in molte parti d'Italia. E' evidente però che per essere efficace occorre muoversi con questo metodo sin dall'inizio: a Milano la gestione della sosta su strada è stata affidata all'Atm, così come la costruzione dei parcheggi d'interscambio, mentre per i nuovi parcheggi ci si affida oggi al project financing, perchè non ci sono più contributi da spendere, e la gestione della sosta su strada non ha una redditività come quella di Torino, avendo un numero inferiore di posti tariffati (circa 10 mila fino a pochi anni fa, che sono divenuti circa 14 mila nel 2003, contro i 55 mila attuali di Torino). Per chi ha fatto due gestioni separate della sosta rispetto alla costruzione dei parcheggi, o non ha aree tariffate abbastanza ampie da portare reddito e/o un'ex municipalizzata a cui affidare la gestione, l'alternativa è nelle gare, per affidare a un concessionario sia la costruzione che la gestione di singole strutture, come appunto sta avvenendo a Milano. Così il capoluogo lombardo potrebbe essere un modello per altre città che hanno gli stessi problemi, come Roma o Napoli, dove scarseggiano le fonti finanziarie, la carenza di posti auto è elevatissima, l'offerta limitata (è stato fatto molto poco in queste città) e la domanda molto alta, quindi tutte condizioni ottimali per la costruzione di infrastrutture in project financing. Nelle città di dimensione inferiore però, la formula milanese potrebbe risultare valida solo per un progetto, per una iniziativa specifica, oppure potrebbe essere utilizzabile in realtà turistiche che permettono di applicare tariffe in grado di generare un cash flow sufficiente a rendere redditiva l'opera.

Il caso Milano, dalla paralisi al rilancio

Le politiche per la sosta degli ultimi quindici anni a Milano sono uno spaccato esemplificativo di come l'Amministrazione pubblica possa fare del male a se stessa e alla città, ma anche di come sia in grado di sviluppare idee nuove, in grado di affrontare e risolvere i problemi in tempi relativamente brevi, pur nella loro dimensione non indifferente.

Da sempre il capoluogo lombardo, per tradizione, ha curato soprattutto una politica di estensione dei parcheggi d'interscambio, affiancata da un tentativo, nel 1985, di sviluppare i parcheggi residenziali; non esisteva invece nessun piano per quanto riguarda i parcheggi a rotazione, ritenendo che quelli interni alla città portassero traffico aggiuntivo.

Competenze delegate ad altri

L'attenzione dedicata ai parcheggi d'interscambio, oltre al tipo di procedura per la pianificazione del traffico e della mobilità che ha caratterizzato Milano fino alla fine degli anni Novanta, era un effetto, fra gli altri, della mancanza di una struttura interna al Comune dedicata a questi aspetti, affidati praticamente all'Azienda trasporti municipali (Atm).

Fino alla fine degli anni Novanta, quindi, pianificatore e operatore si sono sovrapposti, mischiando due tipi di interessi e di obiettivi e portando a una pianificazione che non prendeva in considerazione parcheggi pubblici in centro, puntando invece tutto sulle strutture d'interscambio presso i capolinea della rete di trasporto pubblico (gestita da Atm).

Questo non significa che la politica dei parcheggi d'interscambio sia stata sbagliata, nè che tutta responsabilità ricada sull'Atm, considerando che ancora oggi è diffusa l'idea del parcheggio come portatore di traffico, ma è lo sbilanciamento verso una sola soluzione che si è dimostrato un errore, una deformazione concettuale delle politiche per la sosta dalla quale

Pianta della proposta di circolazione canalizzata all'interno dell'area dei Bastioni, a Milano



nasce poi il progressivo estendersi della sosta irregolare, tollerata o meno, cioè sui marciapiedi, sui parterre erbosi o alberati, sulla mezzeria di strade ecc.

Eppure la municipalizzata milanese ha dei grandi meriti, perchè ha introdotto la scientificità nella mobilità, inventandosi ad esempio – già negli anni Sessanta – le indagini origine/destinazione, ma il caso di Milano dimostra che se si lascia a un'azienda la gestione degli interessi pubblici si commette un errore, perchè l'azienda deve per sua natura seguire innanzitutto gli interessi aziendali.

La macchinosità non paga

Per quanto riguarda i parcheggi residenziali, il bando del 1985 (circa 30 strutture), ha avuto sin da subito grandi problemi, tanto che nel 2003 ve ne sono ancora molti

ancora sulla carta (circa la metà); per due – via Benedetto Marcello e via Ozanam – le convenzioni sono state sottoscritte nel febbraio scorso e i cantieri aperti il mese successivo.

In questo caso il problema era nella macchinosità dei bandi e, in seguito, nell'impostazione del Programma urbano dei parcheggi, divenuto praticamente ingestibile a causa della scelta di volere prevedere e decidere ogni elemento nel dettaglio da parte dei diversi settori comunali – uno ipotizzava le aree, l'Urbanistica le valutava e decideva i sedimi, poi tornavano ad altri settori ecc. – con un processo molto lungo per cui per realizzare un aggiornamento del Piano richiedeva quasi quattro anni, mentre per legge dovrebbe essere fatto entro il 31 gennaio di ogni anno (il Piano è stato predisposto nel 1989, i primi aggiornamenti sono stati fatti nel 1990,

1991 e 1993, il quarto aggiornamento nel 1997, il quinto nel 2000, il sesto nel 2002 e il settimo, in corso, nel 2003).

Dopo il bando 1985, problemi legati alla complessità dei bandi si sono ripetuti nel bando successivo, nel 1998 (circa 50 parcheggi pertinenziali), costruito anch'esso in un modo molto complesso, con numerosi elementi discrezionali e quindi aperti a ogni contestazione, che è risultato difficile da aggiudicare e ha avuto numerosi problemi, trascinandosi fino a oggi: un bando in cui è inserita la qualità del progetto del parcheggio, con un punteggio altissimo, oppure quella delle opere a verde o, ancora, la qualità delle opere di manutenzione del verde programmate, ha portato a numerosi ricorsi o ad assegnazioni discutibili, dove ad esempio un'azienda prevale per 0,6 punti grazie alla qualità del verde, ma con un costo di 10 milioni di lire in più a box rispetto al secondo classificato.

Nuove concezioni e nuove scelte

Da un simile scenario l'Amministrazione comunale milanese è uscita, a partire dal 1997, innanzitutto facendosi carico all'interno della pianificazione del traffico e della mobilità, creandosi poi un importante supporto con la costituzione di un'apposita Agenzia (una Srl, nata nel settembre 1999, che presto diverrà Spa).

Nasce poi un ribaltamento della politica della sosta che, fermo restando la necessità di proseguire con la costruzione di parcheggi d'interscambio, mette 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, destinando meno strade utilizzabili per la circolazione, lasciando i parcheggi in superficie ai resi-

denti 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 cospicuo deficit esistente.

Il tutto inquadrato in progetti più ampi di regolazione della mobilità e riqualificazione degli spazi urbani, come quello di circolazione canalizzata che punta a creare l'Isola ambientale del centro storico, con l'irrigidimento del sistema di loop oggi esistenti entro la cerchia dei Navigli (suddivisione del centro in spicchi non permeabili fra loro, con ingresso e uscita dallo stesso spicchio) e la conseguente impossibilità di attraversare il centro, la riduzione degli accessi all'area, l'estensione degli spicchi fino alla cerchia dei Bastioni, l'eliminazione della percorrenza su alcune strade, in particolare per la cerchia dei Navigli che oggi è un importante anello di scorrimento.

La nuova concezione del sistema della sosta in struttura si concretizza poi in due modi: la rilettura metodologica del Programma urbano dei parcheggi, tornando allo spirito della legge, e la decisione di non fare nessun bando per i parcheggi di destinazione 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 essere redditivi.

Rilettura metodologica del Pup

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 di realizzare un Piano urbano dei parcheggi in un mese, individuando solo il perimetro delle aree: per i parcheggi a rotazione sono abbastanza ampie, lasciando la proposta di localizzazione al Promotore che presenterà il progetto; per quelli residenziali sono più definite e indicano il loro dimensionamento (una tabella con il numero di posti auto). Niente altro.

L'individuazione precisa del sedime, per i parcheggi residenziali, si effettua in fase di stesura del bando, e solo per quel numero di aree, e comunque dopo che il Piano è stato approvato, consentendo non solo di realizzare in un mese l'aggiornamento del Pup, ma di rinnovarlo più volte, come previsto dalla legge.

In realtà l'obiettivo sarebbe di non indi-



viduare mai i sedimi precisi, fissandoli nei bandi (come richiede il settore Urbanistica), perchè i fatti dimostrano che le rigidità sono controproducenti: l'apertura del mercato che questi provvedimenti hanno consentito si è tradotta in un aumento deciso della domanda, ma in alcuni casi, alle imprese che richiedono l'ampliamento non lo si può concedere, perchè in gara sono stati esclusi tutti i progetti con superfici fuori dal sedime prefissato, quindi concedere l'ampliamento aprirebbe la strada a ricorsi da parte degli esclusi.

Il paradosso è che in questi casi non è possibile soddisfare la domanda di sosta dei residenti – cioè uno degli obiettivi primari della legge e della città – perchè l'Amministrazione comunale si è posta dei limiti burocratici a monte, invece di lasciare spazio alla libertà di proposta e di verificarne poi la fattibilità e la rispondenza con gli strumenti urbanistici.

I numeri di una rivoluzione

I risultati della rilettura del Pup, di una diversa impostazione di bandi e dell'apertura al project financing sono uno sviluppo senza precedenti del mercato milanese dei parcheggi, che mobilita oggi almeno mille miliardi di lire di capitali privati.

Le proposte per parcheggi in project financing riguardano attualmente almeno 6 mila posti per circa 22 strutture, che per un costo medio di circa 20/30 miliardi di lire l'una equivale a circa 500 miliardi di lire di capitali privati investiti.

Per i parcheggi residenziali si sta procedendo alla realizzazione di circa 130 strutture per un totale di circa 25 mila posti, molti dei quali già venduti, per una media di 30/35 milioni di lire a posto, quindi almeno altri 600 miliardi di lire investiti su Milano.

Il tutto già con fidejussioni depositate (fa parte delle condizioni di gara), anche per quelli che non sono ancora partiti.

Infine sono in cantiere alcuni parcheggi d'interscambio, finanziati con fondi pubblici, per altri 4 mila posti.

Chi si propone? Per quanto riguarda i parcheggi residenziali sono cooperative, che però stanno diminuendo, e imprese medie, di tradizione milanese e lombarda (Morganti, Quadrio Curzio ecc.).

Per i parcheggi operativi le prime proposte sono state di imprese medie, sempre di tradizione milanese e lombarda, ma oggi stanno presentandosi le grandi imprese, come Saba, cioè Società Autostrade, e Codelfa (Grassetto, del gruppo Gavio), che ha vinto la gara di project financing per il parcheggio di piazza Meda, superando il Promotore iniziale, è sarà il primo ad aprire i cantieri.

La via milanese al Project financing

La decisione di non fare nessun bando per i parcheggi operativi a rotazione, ma semplicemente indicare che possono essere realizzati secondo quanto previsto dall'articolo 37 bis della legge Merloni ter, deriva da due fattori: il primo economico il secondo procedurale.

L'aspetto economico è legato al fatto che l'Amministrazione pubblica non può finanziarli tutti e deve comunque concentrare le risorse su quelli d'interscambio, perchè questi ultimi non hanno una redditività propria, per le tariffe politiche che è necessario applicare, mentre quelli a rotazione sono in grado di reggere tariffe di mercato e quindi essere remunerativi e appetibili per il capitale privato.

L'aspetto procedurale parte invece da esperienze negative del passato, a partire dagli anni Settanta, quando si seguiva la strada dei bandi, che però andavano spesso deserti; il motivo – secondo l'assessore Goggi – può essere individuato anche nel fatto che l'Amministrazione pubblica ha un criterio di valutazione diverso da quello dell'imprenditore, perchè guarda alle necessità sue, di riorganizzazione del traffico, ma non riesce a capire quali parcheggi possono essere redditizi e quali no.

Del resto, la carenza di un chiaro quadro normativo di riferimento non ha mai permesso all'imprenditoria privata di proporsi per la realizzazione diretta di queste opere – ribadisce Roberto Stefani, Direttore del settore Strade parcheggi e segnaletica del Comune di Milano – mentre con l'articolo 37 bis e seguenti della legge 109/94 si è aperta una grande opportunità nel campo dei parcheggi che, con l'introduzione dell'istituto del project financing, ne rende oggi possibile la realizzazione con finanziamento privato.

Da qui la scelta di individuare le aree ma lasciare ai privati l'opportunità di

proporre quale finanziare: il VI aggiornamento del Programma urbano parcheggi, approvato nel gennaio 2002, stima un fabbisogno complessivo di oltre 36 mila posti auto a rotazione pubblica, di cui 4.550 esistenti; per la realizzazione dei quasi 32 mila mancanti il Pup programma parcheggi in 54 aree, in gran parte pubbliche, in prossimità degli assi commerciali e nelle zone con una presenza significativa di funzioni terziarie e per lo spettacolo.

Uno scenario unico al mondo

In questo modo l'Amministrazione pubblica ha colto alcune opportunità uniche per il coinvolgimento dei privati e il parallelo raggiungimento dei suoi scopi di infrastrutturare e riqualificare la città.

Milano, infatti, è oggi in una situazione ottimale per il project financing, in quanto l'offerta è decisamente sottodimensionata, la domanda elevata, l'impatto della circolazione notevole.

Secondo Giuseppe Villoresi – noto progettista milanese ed esperto in strutture in sotterraneo, che recentemente si è fatto promotore di alcuni progetti di parcheggi a rotazione – Milano è in termini assoluti la seconda piazza mondiale per i parcheggi, dopo Londra; questo perchè ha lo stesso tipo di attività e dinamicità di Barcellona, ma la città catalana ha dieci volte più parcheggi del capoluogo lombardo.

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 nell'arco delle 24 ore: se nel mondo la media è di 9 ore giorno, nel capoluogo lombardo si raggiungono le 13 ore.

Risultati sorprendenti

La scommessa ha dato i suoi frutti sin dall'inizio: il primo anno, il 2000, sono state presentate 14 proposte per nove localizzazioni, di cui sei dichiarate di

pubblica utilità e quindi avviate le procedure di assegnazione, per un totale di oltre 2 mila posti; il secondo anno sono state presentate altre otto proposte, per otto localizzazioni, di cui 6 dichiarate di pubblica utilità, per quasi 3 mila posti; il

terzo anno, il 2002, ne sono giunte dieci, per circa altri 3 mila posti.

Oggi sono quindi 22 le proposte di project financing che stanno seguendo le (lunghe) procedure fissate dell'articolo 37 bis; uno, quello di piazza Meda, è già in dirittura d'arrivo e sta per aprire il cantiere; per altri tre (via Manuzio, piazza Edison e Darsena) è stato presentato il progetto e si è aperta la gara; a breve sarà inoltre pubblicato il bando di gara per un quarto (viale Zara/Lagosta).

Per le proposte del 2002 gli uffici comunali hanno in corso l'istruttoria tecnica per l'individuazione dei Promotori.

Morale, già ora quello milanese rappresenta uno dei maggiori successi di project financing applicato ai parcheggi operativi, proprio perchè – ribadisce Giorgio Goggi – è stata lasciata libertà di proposta a tutti, senza imporre nessun tipo di rigidità, salvo poi respingere le proposte non compatibili con il Pup e dare corso alle altre.

Il tutto realizzato interamente con fondi privati, solo in un caso, si precisa in Comune, è stata data una quota di finanziamento pubblico (parcheggio di via Manuzio, presso piazza Repubblica, sulla cerchia dei Bastioni), dove non si riusciva a chiudere il piano finanziario.

Critiche sul metodo

Molti però hanno criticato il metodo di project financing adottato da Milano, in particolare la scelta di non fare bandi, sostenendo che in questo modo, cioè non indicando delle priorità, l'Amministrazione comunale si è venduta i gioielli di famiglia, perchè tutti, inizialmente, hanno avanzato proposte per i parcheggi nel centro storico.

Il criterio seguito, invece – risponde l'assessore Goggi – è quella della progressiva saturazione dell'offerta, così che quando saranno esauriti i parcheggi nel centro arriveranno proposte anche per quelli in periferia (cosa che infatti sta avvenendo, ndr), e determinati parcheggi che inizialmente nessuno prendeva in considerazione sono ora divenuti interessanti.

Project Financing 2000 a Milano

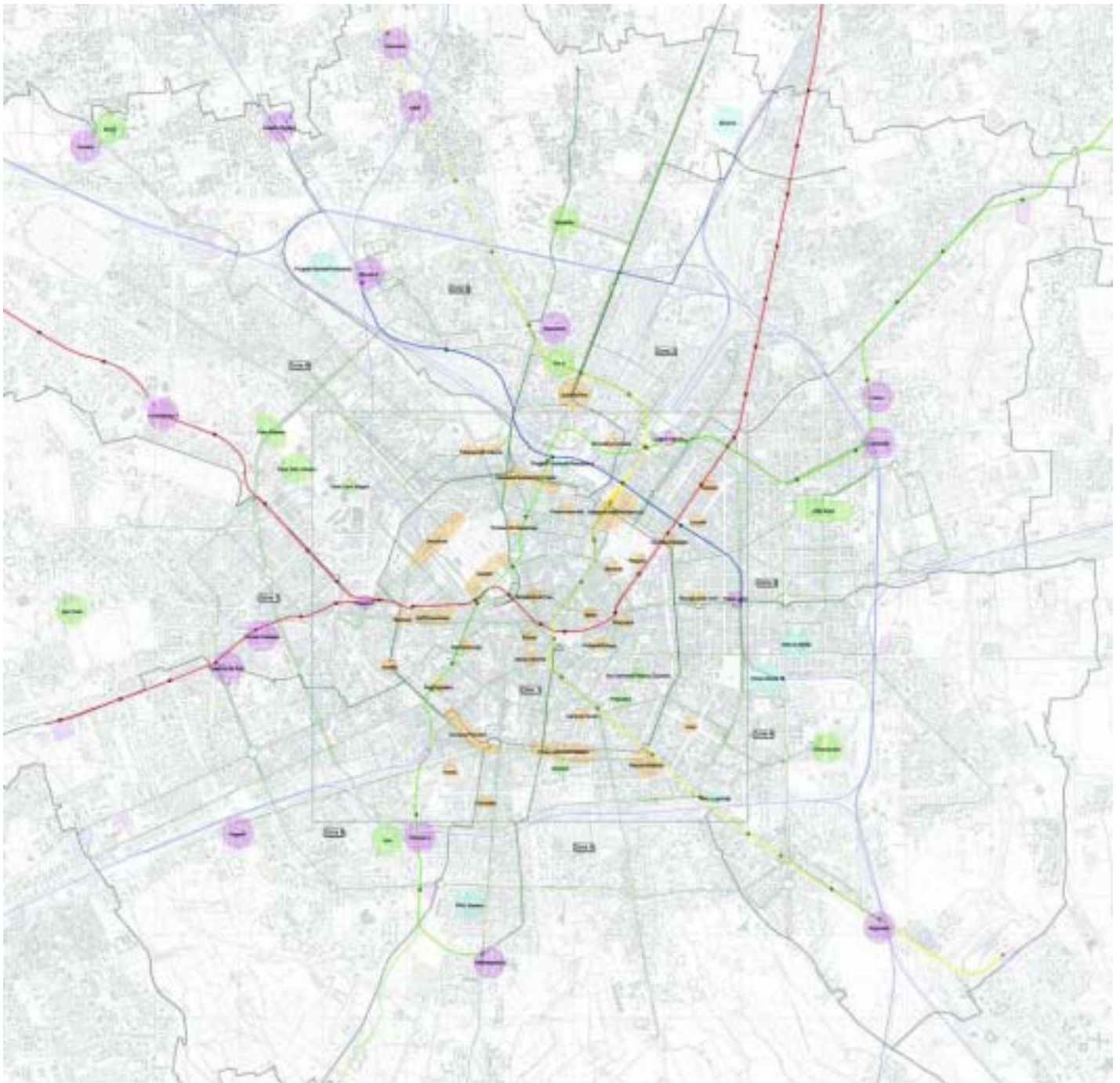
Località	Promotore	Posti auto			NOTE	Esame Soprintendenza
		pubblici	residenti	TOTALI		
BORGOGNA	Quadrio Curzio s.p.a.		--		in corso predisposizione procedura di gara	
FONTANA/EUROPA	Parcheggi Italia s.p.a.	382	--	382	Progetto in corso di revisione	SI
MANIN	Quadrio Curzio s.p.a.	363	--	363	in corso definizione accordi con Agenzia del Demanio	SI
MANUZZO	Soinso s.r.l.	181	78	179	Bando di gara in corso di pubblicazione	
MEDA	Parcheggi Italia s.p.a.	533	--	533	aggiudicata la Concessione	SI
MORANDI	Quadrio Curzio s.p.a.	308	--	308	in attesa beneplacito Agenzia del Demanio	SI

Project Financing 2001 a Milano

Località	Promotore	Posti auto			NOTE	Esame Soprintendenza
		pubblici	residenti	TOTALI		
EDISON	IMPRESA Ing. A. MORGANTI	340	0	340	Appalto in corso	SI
ZECCA VECCHA	A.TI.COOP.EDILBA ZECCA VECCHA, C.I.L.E.SPA, EDIPA SRL	299	281	580	Progetto in corso di perfezionamento	SI
ZARA	QUADRIO CURZIO SPA	406	138	544	Bando di gara in corso di pubblicazione	
PALESTRO	PARCHEGGI ITALIA SPA	320	53	373	Progetto in fase di adeguamento	SI
DARSEN/CANTORE	PRECOMPRESSI SPA VFV CONSULTECNO SRL	704	0	704	Appalto in corso	SI
S.AMBROGIO	BORIO MANGIAROTTI SRL BOTTA - EDILDA - GARAGE VELASCA	324	0	324	Bando di gara di prossima pubblicazione	SI

Project Financing 2002 a Milano







Località	Proposta	NOTE	Esame Soprintendenza
S. BARNABA/TRIBUNALE	SABA Italia spa	proposta in fase di istruttoria	
VA A. SAFFI/EST VA A. SAFFI/OVEST L.GO QUINTO ALPINI	Borio Mangiarotti-Botta-Edilda	proposta in fase di istruttoria proposta in fase di istruttoria proposta in fase di istruttoria	
PIAZZA REPUBBLICA PIAZZA LAVATER PIAZZA OBERDAN	Impresa Vittadelle	avviso in corso pubblicazione	
PIAZZA XIV APRILE	VIV ConsulTecno srl-Edilvit srl	avviso in corso pubblicazione	
VIA MONTELLO	SABA Italia	avviso in corso pubblicazione	



Parcheggi pubblici previsti nel 6° aggiornamento del programma urbano parcheggi di Milano

Questo non solo perchè i parcheggi in centro sono stati assegnati, ma anche perchè l'Amministrazione comunale ha dimostrato di avere la forza di regolamentare la sosta, estendendo le righe gialle e blu (spazi per residente e per la sosta a pagamento), di realizzare le pedonalizzazioni nonostante le consuete difficoltà; per gli operatori si tratta di

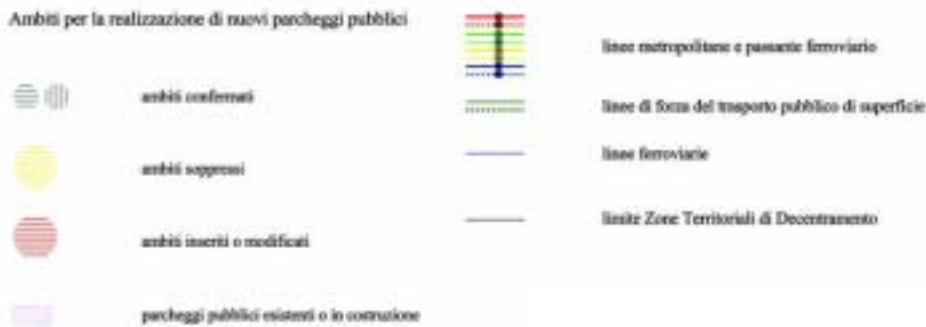
Ambiti per la realizzazione di nuovi parcheggi pubblici

-  con funzione prevalente di interscambio (A)
-  con funzione prevalente di corrispondenza (B)
-  inclusi nell'ambito di più complessi programmi urbanistici (C)
-  al servizio di grandi funzioni urbane (Fiera, università, ospedali, ...) (D)
-  a prevalente servizio di funzioni terziario/commerciali e dell'area centrale (E)
-  parcheggi pubblici esistenti o in costruzione

-  linee metropolitane e passante ferroviario
-  linee di linea del trasporto pubblico di superficie
-  linee ferroviarie
-  linee Zone Territoriali di decentramento



Dettaglio della zona 1 dei parcheggi pubblici previsti nel 6° aggiornamento del programma urbano parcheggi di Milano



fatti importanti, perchè una struttura con posti auto a pagamento assume un suo ruolo, e una redditività, se esiste un effettivo calmier della sosta libera. Così nel centro storico tutte le diverse aree hanno ricevuto una proposta, ad eccezione di via Broletto, perchè si tratta un parcheggio difficile da realizzare, però vi sono proposte anche oltre la cerchia dei Bastioni (Darsena) e anche più oltre, in piazzale Lagosta, senza con-

siderare le strutture di piazza Principe di Savoia, a lato della stazione Centrale, finanziato da Grandi Stazioni Spa con fondi della legge Obiettivo, così come quello di Fiera.

Tra l'altro il caso Milano dimostra che, seguendo le procedure previste dalla Merloni ter – per cui i Promotori fanno la proposta, il Comune seleziona quella d'interesse pubblico e poi la mette in gara – può vincere anche chi non è Promotore, come è avvenuto per il primo parcheggio a rotazione ad aprire i cantieri (piazza Meda).

Inoltre si va al ribasso anche per le



tariffe, ad esempio la sosta nella struttura di piazza Meda costerà meno di quanto costi in superficie, cioè esattamente quello che dovrebbe essere per rendere efficace la loro realizzazione in termini di riorganizzazione della sosta e di ridisegno degli spazi urbani.

Strumenti di riqualificazione urbana

La realizzazione di questi parcheggi di destinazione – conferma Giorgio Goggi – offre all'Amministrazione comunale strumenti importanti per mettere sotto controllo gli spazi urbani, a partire dal centro, cioè di attuare una politica ancora più restrittiva della sosta, eliminare molte strisce blu in superficie (sosta a pagamento), indirizzare le auto dei non residenti in strutture sotterranee e ampliare le pedonalizzazioni.

Di fatto – ribadisce Goggi – queste strutture rappresentano la chiave per la riqualificazione ambientale di ampie parti del tessuto urbano, realizzabile nell'arco di pochi anni: il parcheggio di piazza Meda (fra piazza Scala e piazza San Babila), quando sarà operativo permetterà di pedonalizzare tutte le strade circostanti, lasciando in superficie pochi posti per il carico/scarico e per i residenti; lo stesso per l'area attorno al parcheggio Fontana/Europa (alle spalle del Duomo).

Quanto al parcheggio della Darsena, da solo consentirà di pedonalizzare tutte le alzaie dei navigli, facendo accedere i residenti dalle vie laterali, e procedere alla riqualificazione di un'area ad alta concentrazione di spazi per il lavoro e lo svago ma ancora parzialmente degradata, avviando un circuito virtuoso che renderà poi appetibili anche parcheggi come Arcole e Conchetta, lungo il percorso dei due navigli.

L'apertura del parcheggio di piazza Luigi di Savoia significa creare una grande struttura d'interscambio presso la stazione Centrale e riqualificare l'area adiacente.

Realizzare i parcheggi ai due lati del castello Sforzesco – in via Paleocapa e presso l'area Lanza/Pasubio – significa risolvere rispettivamente i problemi di sosta per la stazione ferroviaria Cadorna e per l'area di corso Garibaldi, ad alta concentrazione di spazi commerciali e per lo svago.

Regole, deroghe e vincoli

Nell'impostazione milanese, il promotore ha i vincoli stabiliti dal Pup, di localizzazione e numero posti interrati, ma è libero di scegliere l'articolazione strutturale, salvo vincoli di natura tecnica legati alla localizzazione.

In gara i vincoli sono quelli fissati dalla soluzione presentata dal Promotore e accettata dall'Amministrazione comunale; più precisamente viene messo in gara il suo progetto preliminare e i soggetti che partecipano possono apportare solo modifiche che non ne stravolgano l'implan-

to, ma siano migliorativi, ad esempio dal punto di vista costruttivo, impiantistico, numero dei piani, contributo economico, tempi di costruzione ecc.

Questo perché il progetto del Promotore viene scelto in base a un'istruttoria complessa e non è quindi possibile stravolgerlo: non può essere modificato ad esempio l'ingombro, se non diminuendolo – precisa Roberto Stefani – perché altrimenti si rischierebbe di coinvolgere aree che non sono state valutate in fase di istruttoria e potrebbero presentare delle problematiche; nè possono essere modificate le emergenze in superficie, come la posizione delle rampe e degli ascensori, perché quelle del promotore hanno subito una precisa istruttoria con la Soprintendenza e con i diversi Settori comunali, e quindi accolte.

Per quanto riguarda le garanzie, il project financing è di fatto una procedura di finanziamento ma poi si appoggia pienamente alla legge Merloni e alle regole fissate per le concessioni di costruzione e gestione: in fase di gara viene presentata la classica fidejussione necessaria per gli appalti pubblici, pari al 2 per cento dell'importo stimato dei lavori. Inoltre i partecipanti devono presentare una fidejussione aggiuntiva, che copra le spese di progettazione dichiarate dal Promotore, al quale andranno pagate nel caso vinca un soggetto diverso; allo stesso tempo il promotore doveva presentare una fidejussione per il pagamento delle spese di progettazione degli altri partecipanti alla gara nel caso risultasse vincitore, ma quest'obbligo è stato eliminato nell'agosto scorso, utilizzando i poteri di Commissario di Governo assegnati al Sindaco.

Infine, a seguito delle recenti modifiche alle disposizioni legislative che hanno reso più favorevole per il Promotore la procedura negoziata, con l'introduzione della possibilità di adeguare la propria offerta alla più vantaggiosa, l'Amministrazione comunale si aspetta una ulteriore dimostrazione di interesse da parte degli operatori tenendo anche conto del numero elevato di localizzazioni previste nella programmazione comunale.

Grandi numeri per i parcheggi residenziali

Il rilancio dei parcheggi pertinenziali a Milano avviene con la stessa logica di quelli di destinazione, cioè attraverso la riduzione o l'eliminazione degli elementi di rigidità che hanno frenato il mercato e bloccato gran parte dei parcheggi previsti nei bandi 1985 e 1998.

Dopo la già citata rilettura del Pup, secondo i reali dettami della legge, la svolta si basa su un nuovo tipo di bando, meno rigido, sull'uso dei poteri di Commissario di Governo assegnati al Sindaco (per risolvere i problemi dei bandi precedenti) e su una riorganizzazione e potenziamento della struttura comunale che si occupa dei parcheggi.

Nel 2002 l'Amministrazione milanese ha presentato un nuovo bando per parcheggi residenziali, caratterizzato da una decisa semplificazione rispetto ai bandi precedenti, in particolare non esistono più valutazioni qualitative ma si considerano solo tre elementi: numero di posti, costo per l'utente finale e tempi di costruzione.

Niente altro, perchè gli aspetti qualitativi legati alla sicurezza sono già gestiti da una serie di organi competenti (Genio civile, Vigili del fuoco), mentre tutte le sistemazioni soprasuolo saranno progettate dal Comune, per cui non esiste più il problema di chi fa il verde più bello, nè un indice di qualità da valutare

per l'assegnazione.

La procedura di gara del 2002 ha interessato 75 localizzazioni individuate nel VI aggiornamento del Pup (approvato il 31 gennaio 2002) e si è conclusa con l'assegnazione di 69 aree, molte delle quali si prevede possano aprire i cantieri entro il 2003.

Parallelamente, l'attribuzione al Sindaco di Milano dei poteri di Commissario per l'emergenza del traffico ha consentito di interrompere contenziosi ancora in corso e sbloccare la procedura di appalto per l'assegnazione di decine di aree, 49 in totale (progetti che per motivi procedurali erano fermi da anni, molti dei quali risalivano al bando del 1985) che oggi risultano tutte assegnate, con i progetti redatti e in corso di approvazione, in dieci casi sono già stati aperti i cantieri e a breve dovrebbero aprirsene altrettanti.

Elementi del rilancio

Il combinato disposto delle 69 aree messe sul mercato, con criteri molto competitivi, e i poteri straordinari del Sindaco, con i quali sono stati interrotti i contenziosi e riaperto i lavori per altre 49 aree, hanno fatto sì che il settore si calmasse, e nessuno ha fatto più ricorsi (salvo un caso, che però è stato risolto rapidamente a favore del Comune di Milano): gli operatori si sono trovati davanti alla scelta di aprire un ricorso incerto o partecipare al bando per un numero consistente di altre opere, al quale se ne affiancherà presto un secondo,

in preparazione, per una cinquantina di aree e altri 10 mila posti.

Di fatto il mercato si è aperto, e con esso si è posto fine alla litigiosità fra i pochi che realizzavano parcheggi a Milano, perchè tutti si sono resi conto dell'inutilità di contendersi poche opere davanti all'avvio di una massa molto più ampia, e quindi dell'opportunità di non lavorare facendo ricorsi ma semplicemente presentando buone offerte.

Va detto che nel panorama italiano Milano rappresenta un caso eccezionale, sia in negativo, perchè l'Amministrazione pubblica e le imprese hanno concorso nel bloccare la situazione, ma anche in positivo, perchè in pochi anni ha posto le condizioni per mettere sul mercato un numero considerevole di opere, e senza la necessità di ricorrere a particolari incentivi, come si sta facendo in altre realtà italiane.

Nella maggior parte dei casi – sottolinea Piero Craveri – si fanno i normali bandi per i parcheggi pertinenziali, arrivano centinaia di domande, sono esaminate, valutate; di questo centinaio metà sono accolte, dove esiste un solo proponente si aggiudica l'area, dove i proponenti sono più di uno viene indetta la gara e poi affidata al vincitore; c'è qualche ricorso, risolto spesso bonariamente, ma non ci sono grandi problemi.

Però non si può negare che in altre realtà i metodi sono molto diversi da quelli adottati da Milano.

Roma ad esempio ha un Programma urbano parcheggi che punta tutto sulle agevolazioni e i finanziamenti a tasso agevolato:

Sezione del parcheggio per residenti in piazzale Dateo a Milano (332 posti auto), uno dei primi a prendere il via nel 2003, dopo il superamento di una stasi lunga oltre dieci anni che nel capoluogo lombardo consentirà la realizzazione di oltre cento strutture in due anni



L'Operazione "Parcheggi Condominiali" offre incentivi e agevolazioni per costruire parcheggi condominiali o acquistare box auto presso la propria abitazione; basta una domanda alla Circoscrizione e dopo venti giorni – scrive il Comune – possono iniziare i lavori del parcheggio, con detrazioni del 36 per cento fino a 77.468,53 euro di spesa, mutui dal Comune al 3 per cento, contributi finanziari del Comune sino al 10 per cento della spesa massima di 20.658,27 euro (ottenibili perché il Comune ha deciso di utilizzare i finanziamenti per il Giubileo per abbattere gli oneri finanziari relativi all'acquisto o alla realizzazione di parcheggi residenziali, firmando una convenzione con la Banca di Credito Cooperativo di Roma per concedere mutui al tasso effettivo annuo non superiore al 5 per cento).

In sostanza, per l'acquisto o la realizzazione di parcheggi condominiali a Roma, nella maggior parte dei casi basta presentare alle Circoscrizioni la Denuncia di inizio attività (Dia) e, secondo la norma del silenzio-assenso, dopo venti giorni si potranno iniziare i lavori, inoltre, come prevede la legge finanziaria per il 2002, il cittadino usufruirà degli sconti e delle agevolazioni già citate.

Impatti dei cantieri

Nel corso del 2003 a Milano si calcola di aprire 40 cantieri, oltre ai 10 già aperti, e almeno altri 80 attendono la conclusione delle procedure, per non parlare della preparazione del bando per un'altra cinquantina di strutture e dei procedimenti in atto per i parcheggi pubblici in project financing.

Si tratta di un impatto notevole, sia sulle strutture comunali che per la viabilità cittadina.

Sono infatti tutte da valutare le conseguenze sulla viabilità dell'apertura contemporanea di così tanti cantieri, perché molti di questi parcheggi sono sotto strada, ed è presumibile che si stia pensando a un processo graduale; ma è anche vero che non sarà possibile programmare tutto, perché le imprese e le cooperative, avuta la concessione, non vorranno certo tenere

fermi i cantieri per mesi.

E' quindi un problema aggiuntivo e di non facile soluzione quello di cui si stanno occupando gli uffici comunali milanesi, cui si aggiunge il loro sottodimensionamento: la struttura comunale che si occupa di strade e parcheggi ha cambiato il suo direttore recentemente, e fino a pochi mesi fa era costituita da un geometra che seguiva i parcheggi dal 1985, poi è stato acquisito altro personale, che però si deve formare, e comunque rimane di numero inferiore rispetto alle necessità, anche se è evidente che non si può dimensionare una struttura sui sui picchi di lavoro.

Un po' di rallentamento deriverà forse anche da questa situazione.

La domanda e l'offerta

Come per i parcheggi di destinazione il numero consistente di parcheggi pertinenti che il Comune ha sbloccato, o che si propone di inserire in un nuovo bando, sono una risposta che contribuisce a migliorare notevolmente lo standard di sosta dei residenti ed è quindi in grado di ottenere risposte positive dal mercato, ma rappresenta anche un'ulteriore strumento per la riqualificazione urbana e la gestione della mobilità.

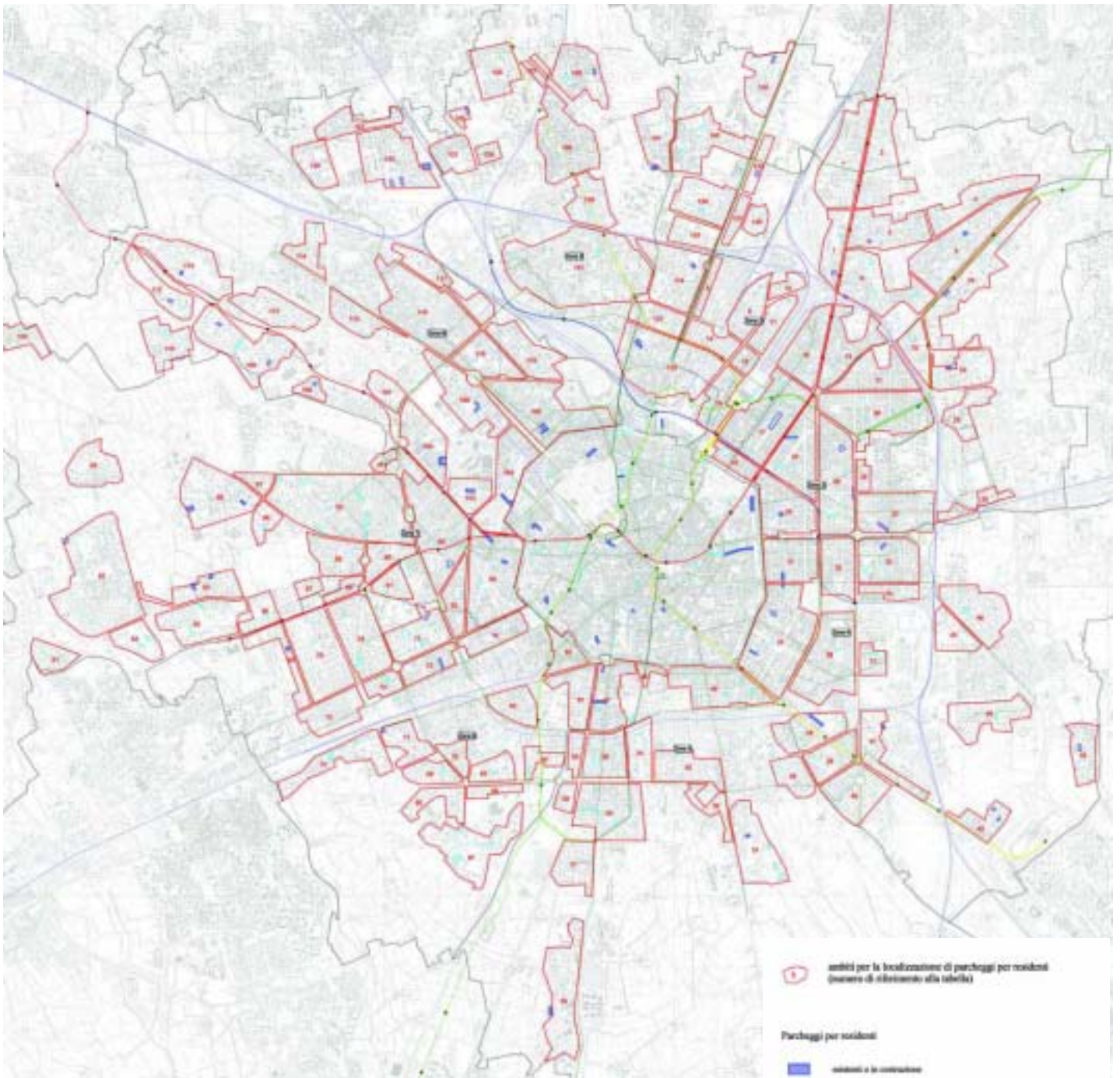
Si era sempre detto che le auto in sosta irregolare di notte a Milano erano circa 150/200 mila (dati degli anni Novanta); in realtà il Piano urbano dei parcheggi, che ha sviluppato un'analisi riferita all'anno 2000, stima in 84 mila posti auto il fabbisogno complessivo di sosta per residenti. I recenti studi effettuati dell'Agenzia mobilità e ambiente per il nuovo Piano urbano del traffico e per la valutazione dell'ipotesi di sosta a pagamento per i residenti, hanno permesso di quantificare in 50/55 mila le auto in grave sosta irregolare durante la notte (quindi non quelli in sosta irregolare tollerabile), identificando quindi il problema prioritario da risolvere.

Oggi si stanno appaltando oltre 20 mila posti auto in strutture per i residenti, che verranno realizzate nell'arco di due/tre anni, mentre le autorimesse in Milano hanno 20 mila posti liberi di notte; rimane scoperta una domanda di circa 10/15 mila posti auto, ma un altro bando per 10 mila posti sarebbe in grado di avvicinarsi all'equilibrio in termini quantitativi, pur considerando che i punti con maggiore domanda sono quelli con meno spazio per fare parcheggi.

Da qui l'ipotesi – per ora solo teorica – di tariffare la sosta su strada per tutti, compresi i residenti, in tutta Milano, con la quale si potrebbe ritrovare l'equilibrio e

Particolare del cantiere del parcheggio per residenti in piazzale Dateo a Milano





Parcheggi per residenti previsti nel 6° aggiornamento del programma urbano parcheggi di Milano

spostare in struttura le migliaia di auto in sosta irregolare.

Questo aspetto è importante – sostiene Giorgio Goggi – non tanto perchè si voglia far pagare 60/120/240 euro al mese a chi parcheggia sul suolo pubblico, perchè sarebbe politicamente ingestibile e anche a Londra – che pure ha la sosta a pagamento – la tariffa è molto bassa, ma dimostra che il problema non

è irrisolvibile e può trovare una soluzione in un arco di tempo ragionevole (cinque/sei anni), con il combinato disposto di nuovi parcheggi per residenti, abbassamento dei prezzi dei box fatti su aree pubbliche, controllo della sosta con strisce gialle e blu (con il posto garantito ai residenti, ma limitato), ed eventualmente l'introduzione di una tariffa per i residenti che lasciano l'auto su suolo pubblico.

L'abbattimento dei prezzi dei parcheggi

Un'altra particolarità del caso Milano è che l'allargamento del mercato dei parcheggi per residenti, e un bando molto più semplice, ha portato a una decisa diminuzione dei prezzi e a un sensibile aumento della domanda: mediamente i posti auto realizzati con le opere del bando 2002 costano 10 milioni di lire in meno rispetto a quelle dei bandi 1985 e 1998, che avevano un costo di circa 40/50 milioni di lire a posto auto.

Così, mentre molti posti delle strutture realizzate con i bandi precedenti rimanevano a lungo invenduti (ve ne sono ancora di liberi nelle strutture del bando 1985), oggi le imprese che stanno realizzando i parcheggi del bando 2002 hanno un problema opposto, cioè più domanda rispetto alla disponibilità.

Ad esempio, il parcheggio sud di piazza Risorgimento (bando 1998), che aprirà i cantieri fra breve e sarà seguito da un secondo sul lato nord, entrambi progettati dallo studio Villoresi, dispone di 304 posti auto per residenti (76 a piano per quattro piani) che sono già stati tutti venduti, e rimane una lista di attesa di altre 100 persone; il prezzo medio è stato di circa 39,5 milioni di lire a posto, mentre nell'area i box sono venduti a prezzi variabili fra i 70 e i 100 milioni di lire.

Nella stessa zona, il parcheggio di piazzale Dateo, in corso di realizzazione da parte dell'impresa Comer di Sondrio (uno dei primi del bando 1998 ad essere stato sbloccato) ha già venduto tutti i suoi 332 posti auto, a una media di 39 milioni di lire l'uno.

I 225 posti del parcheggio di via Giulio Romano (bando 2002), articolati su cinque piani, sono stati assegnati tutti in meno di un mese (marzo-aprile 2003), molto prima che aprano i cantieri, e vi sono altre 200 richieste; il prezzo medio è di 18.716 euro (circa 36 milioni di lire), mentre nell'area la media per un box è di 80 milioni di lire, ma si raggiungono anche i 120 milioni l'uno.



Particolare di uno dei livelli con box per residenti del parcheggio di via Mascagni a Milano

Per la struttura di via Govone (bando 2002), su 220 posti si registrano 720 richieste, tanto che l'impresa ha presentato un progetto di ampliamento a 360 posti.

Negli anni Novanta, il parcheggio di Mascagni (bando 1985), più centrale ma non lontano da quello di piazza Risorgimento, è stato venduto a 60 milioni a posto; quello di viale Majno (bando 1985), non lontano dai due precedenti, è stato venduto a una media di 70 milioni. La situazione si è quindi ribaltata: prima si realizzavano pochi parcheggi, molto costosi, che in parte rimanevano invenduti; oggi se ne costruiscono tanti, poco costosi, che incontrano il favore del mercato.

La logica bando/prezzo si è rivelata quindi vincente e ha cambiato il mercato, sia per quanto riguarda gli acquirenti sia, soprattutto, per chi costruisce.

Oggi – sostiene Giuseppe Villoresi – gli imprenditori sono molto più stimolati a realizzare le strutture di parcheggio a prezzi contenuti, che hanno il vantaggio di incentivare ulteriormente le richieste del mercato; in questo modo l'impresa mantiene comunque un margine di guadagno e non ha rischi, perchè è tutto venduto, e quindi lavora con i capitali dei clienti; in precedenza si è invece

assistito a forme di speculazione forse molto remunerative, ma anche più rischiose.

In Italia – conferma Piero Craveri – all'inizio molti credevano che realizzare parcheggi fosse l'affare del secolo, ma sia i politici che gli imprenditori si sono dimostrati abbastanza sprovveduti, perchè non avevano esperienze di quel genere e gli uni hanno affidato concessioni caricandole di costi e opere aggiuntive, mentre gli altri hanno accettato tutte le condizioni salvo poi rendersi conto che l'operazione non era vantaggiosa come credevano, e tutto si è fermato.

Si tratta in effetti di un'attività remunerativa – continua Craveri – ma in certe condizioni di localizzazione, tariffe e costi di costruzione: se si creano problemi su uno di questi parametri l'intera operazione perde di validità, considerando che comunque si tratta di investimenti cospicui; soprattutto non si può pensare di scaricare sull'impresa ulteriori oneri complementari, non a caso negli ultimi anni si è assistita a una riduzione o eliminazione di questi oneri ed anzi, proprio per evitare che le gare andassero deserte, a una integrazione con fondi pubblici (come quelli della Tognoli).

Quale finanziamento per i parcheggi d'interscambio

Già negli anni Ottanta tutte le città maggiori hanno iniziato a dotarsi di parcheggi di interscambio, per rispondere al crescente flusso di pendolari e ridurre l'impatto dei mezzi privati sulla rete viaria e gli spazi di sosta all'interno del tessuto urbano.

Per questo motivo, una delle caratteristiche dei parcheggi d'interscambio è che, quando sono a pagamento, presentano una tariffa agevolata molto bassa, quasi simbolica, cosa che di fatto impedisce di rivolgersi ai capitali privati per la loro costruzione e gestione.

Quindi vanno finanziati dall'amministrazione pubblica.

Il problema è che non esiste più uno strumento finanziario per realizzarli: la legge 122/89 scade nel 2003 e non è più stata rifinanziata; doveva esserci una legge sui Piani urbani della mobilità, nella finanziaria 1998/99, ma non è stato predisposto il regolamento di attuazione, nè sono state stanziare risorse, per-



Veduta del parcheggio di San Donato (Milano) d'interscambio con la linea 3 della metropolitana di Milano

chè il nuovo Governo ha puntato tutto sulla legge Obiettivo, che però riguarda le grandi opere e non quelle medio piccole, come i parcheggi.

Dunque, o le Amministrazioni pubbliche si sono attrezzate in precedenza, come a Torino, che infatti continua a realizzare parcheggi pubblici e d'interscambio, con una capacità di spesa di circa 40/50 miliar-

di di lire l'anno, oppure si rende necessario reperire altre fonti di finanziamento.

Milano oggi dispone solo dei residui stanziati dalla Regione con la legge 31/96 (che in realtà sono fondi della legge 122/89) e con quelli sta procedendo alla realizzazione/progettazione di quattro parcheggi d'interscambio, per un totale di circa 3 mila posti auto.

Questo però non basta, perchè la città ha stimato – nel VI aggiornamento del Pup – un fabbisogno complessivo di oltre 25 mila posti, dei quali circa 13 mila già realizzati e 2.180 in costruzione, mentre altri 4.400, suddivisi in quattro nuove strutture, sono oggi in fase di progetto, in attesa di individuare le risorse finanziarie per la loro realizzazione.

Altri fondi li deve quindi reperire autonomamente l'Amministrazione comunale, per questo si stanno valutando due possibilità: la prima di associare altre funzioni ai parcheggi d'interscambio, così da consentire un coinvolgimento almeno parziale di capitali privati; la seconda consiste nell'impostare pacchetti che leghino i parcheggi in centro con quelli di interscambio, così che gli uni paghino gli altri; ma questa – precisa l'assessore Giorgio Goggi – è una strada che deve essere seguita più dai Promotori privati che dall'Amministrazione comunale.

Veduta del parcheggio di Famagosta d'interscambio con la linea 2 della metropolitana di Milano



Innovazione tecnologica e nodo normativo

L'aspetto strutturale dei parcheggi – quali essi siano – e delle possibili innovazioni tipologiche, tecnologiche e qualitative, non può prescindere da precisi vincoli normativi, specie quando si tratta di localizzazioni nei centri storici.

All'estero, in particolare in Francia, lo sviluppo tecnologico e qualitativo delle strutture per la sosta è andato di pari passo con importanti e a volte strepitosi interventi di riqualificazione urbana, come a Lione, dove nella stretta penisola sulla quale sorge il quartiere antico (lunga 3 chilometri e larga 800 metri) – che l'Unesco ha dichiarato patrimonio dell'umanità – fra il 1990 e il 1995 sono state realizzate otto strutture sotterranee per la sosta, per circa 3 mila posti auto, che hanno portato all'eliminazione di mille posti auto su strada e riqualificato e rivitalizzato un centro in origine molto degradato e in fase di abbandono, inserendo inoltre una serie di opere di elevata qualità, sia in superficie che in sottoterraneo.

Di questa esperienza però non tutto è esportabile in Italia: sicuramente la comunicazione, che ha trasformato i lavori da problema per il quartiere a cantiere-evento, aperti ai cittadini e alle scuole; praticamente nulla invece per quanto riguarda la normativa.

Fra l'incudine e il martello

I parcheggi in Francia o in Spagna costano molto meno che in Italia perchè – sottolinea Piero Craveri – la loro una normativa di protezione incendi e aerazione è molto più elastica di quella italiana.

Parcheggi come quelli di Lione in Italia non ne passerebbe uno – continua Craveri – perchè hanno superfici di aerazione diretta minime e tutto è garantito dalla ventilazione forzata; inoltre non ci sono problemi di intercapedini fra le aree pedonali e quelle di sosta, ma si



Veduta dei giochi d'acqua creati sopra il parcheggio di Place de la Republique, nel centro storico di Lione



Particolare del cantiere per la costruzione del parcheggio in Place des Celestins, nel centro storico di Lione

accede direttamente ai posteggi, mentre in Italia sono necessari corridoi separati, disimpegni, bussole ecc.; le scale d'emergenza in Francia possono essere larghe 60 centimetri, in Italia devono essere di 180.

Sono tutti elementi che incidono molto sui costi di costruzione, ma soprattutto rendono difficilmente fattibile la realizzazione di strutture nei centri storici: quello di Place de la Republique, a Lione, caratterizzato da grandi giochi d'acqua, ha solo poche griglie di aerazione poste negli angoli; è chiaro che in questo caso la Soprintendenza ai Beni ambientali e architettonici non ha avuto nulla da

obiettare, mentre con la normativa italiana metà piazza sarebbe stata occupata da griglie di aerazione, e la Soprintendenza non avrebbe acconsentito alla realizzazione.

Costruire parcheggi nei centri storici italiani significa quindi muoversi fra l'incudine delle Soprintendenze e il martello dei Vigili del fuoco.

Noi – ribadisce Piero Craveri – abbiamo una normativa di prevenzione incendi che è la più rigida d'Europa, inoltre ogni comando dei Vigili del fuoco fa scuola a se stesso: esiste la normativa nazionale che deve essere rispettata, ma poi ci possono essere aggiunte e ulteriori prescrizioni.

E' infatti vero che la recente normativa è meno rigida e recepisce in parte l'uso della ventilazione forzata, ma rimane molto vincolante: la sua presenza consente di ridurre le superfici di aerazione diretta a 1/15 della superficie complessiva, contro il 30 per cento in assenza di ventilazione forzata; però, pur così ridotta crea comunque dei problemi.

Inoltre – afferma Craveri – non è detto che il puro rispetto della legge sia sufficiente a fare approvare un'opera, e tutto è legato alle decisioni dei singoli uffici tecnici delle singole sedi dei Vigili del fuoco; ci sono ad esempio i casi in cui si vorrebbe rinunciare alla ventilazione forzata, si predispongono griglie secondo la normativa e poi il singolo comando dei Vigili del fuoco la chiede lo stesso,

con tutti i costi relativi.

In Francia la ventilazione forzata sostituisce la ventilazione diretta e le griglie, di fatto, sono solo in corrispondenza degli scarichi della ventilazione forzata.

La ventilazione forzata trova spazio

Comunque, anche l'Italia si è aperta all'innovazione tipologica e normativa. In particolare, le nuove norme di prevenzione incendi che recepiscono l'uso della ventilazione forzata, seppure in modo più limitato rispetto ad altri paesi, hanno avuto una spinta importante dal parcheggio di via Mascagni, a Milano, progettato da Giuseppe Villoresi.

Si tratta del primo parcheggio sotterraneo sviluppato in deroga alla normativa di prevenzione incendi dell'epoca, e concepito come un sottomarino, totalmente sigillato, con controllo computerizzato della ventilazione, numerosi sensori e una compartimentazione degli spazi (32 in totale) che circoscrivono gli eventi negativi.

Questa soluzione – ricorda Villoresi – è stata oggetto di una lunga analisi da parte degli organi competenti, in particolare dalla commissione CC6, con sede a Roma, che raggruppa le sei competenze ministeriali in fatto di sicurezza, e infine giudicato accettabile e interessante, tanto da portare allo sviluppo della nuova normativa, che recepisce appunto l'uso della ventilazione forzata.

Project financing sotto l'acqua

Oggi Milano, e Giuseppe Villoresi, sono protagonisti di un passo successivo nella costruzione dei parcheggi, che è quello di proporre la costruzione sotto uno specchio d'acqua, con il progetto per il parcheggio di destinazione della Darsena, per oltre 700 posti auto, realizzato in project financing.

Questa soluzione – afferma Villoresi – potrebbe diventare la nuova frontiera del-

le strutture per la sosta, in quanto si tratta di superfici facilmente occupabili, come le zone lacustri e quelle marine, e consentirebbero di risolvere situazioni complesse, come il problema della sosta su tutta la costa ligure, dove ci sono enormi problemi di parcheggio e le cittadine rivierasche vivono situazioni particolarmente critiche, ogni estate, per l'alta concentrazione di veicoli in sosta (il Viceministro Ugo Martinat, in un convegno organizzato da Aipark a Roma, nel dicembre 2001, ha sostenuto che, da torinese, sono anni che non frequenta più la Liguria ma preferisce recarsi in Costa Azzurra, perchè in Francia gli spazi di sosta ci sono, anche se a pagamento, mentre in Liguria è quasi impossibile trovare un parcheggio, e il riuscirci significa poi essere bloccati, per propria decisione, perchè l'auto non la si sposta più per evitare di perdere altro tempo in un'ulteriore ricerca).

La Darsena, cioè il vecchio porto di Milano, dove converge la rete dei navigli (parte coperta), rappresenta il terreno ideale per questa prima sfida – rivela Villoresi – perchè sotto le strade della città si trovano numerosi sottoservizi, che richiedono tempo e costi per essere spostati, mentre sotto un alveo le tecnologie attuali consentono di lavorare in modo semplice e sicuro.

Del resto è provato che le strutture realizzate sotto l'acqua non creano nessun problema: a Ginevra, ad esempio, esiste un parcheggio costruito nel 1961 sotto il lago, che ospita 2 mila auto al giorno e non ha mai avuto problemi di infiltrazioni d'acqua o altro.

Dal punto di vista del project financing il parcheggio della Darsena ha un valore di 18 milioni di euro (circa 34 miliardi di lire) ed è interessante perchè si trova in un'area lungo la cerchia dei Bastioni, che rappresenta il più importante anello di scorrimento a ridosso del centro cittadino, ed è al limite dell'area dei navigli, cioè di una realtà urbana unica nello scenario milanese e nazionale ma ancora estremamente sotto valorizzata, proprio per l'enorme impatto che ha il traffico sulle alzaie e la viabilità circostante, considerata anche la sua elevata attrattività in tutte le ore del giorno e della notte, sia per lavoro che per

lo svago.

In realtà, nel disegno delle aree da utilizzare, più che l'acqua il Comune ipotizzava le banchine della Darsena e viale D'Annunzio, cioè la grande strada di scorrimento immediatamente a lato – continua Villoresi – ma considerando che l'ipotesi dell'Amministrazione consentiva uno slittamento, la proposta di progetto ha suggerito di non coinvolgere il viale, con i conseguenti disagi per la circolazione e per i lavori, ma di spostare la struttura proprio sotto la banchina e lo specchio d'acqua della Darsena.

Questa soluzione, inoltre, porta a realizzare una struttura che fa da ponte fra due grandi arterie dell'area, servendo così due bacini d'utenza oggi separati, e la sua cantierizzazione diventa un problema d'ingegneria e non più di impatto sulla città; il tutto senza limitare lo scorrimento dei navigli, anzi, secondo il progetto, alla conclusione dei lavori la Darsena verrà attrezzata con dei pontili che permetteranno di sviluppare meglio l'idea di navigazione dei canali portata avanti dall'associazione Amici dei Navigli e fatta propria dalla Regione Lombardia.

Infine, l'autosilo si potrà integrare con la nuova arteria di scorrimento sotto viale D'Annunzio, prevista nei progetti di riassetto della circolazione lungo la cerchia dei Bastioni.

Considerata poi la caratteristica e la dimensione del bacino, occupato solo in parte dai 713 posti fissati dal Comune, in sede di offerta sono stati proposti due possibili ampliamenti, con un primo lotto di 307 posti destinato interamente ai residenti e il secondo per la sosta a rotazione, per ulteriori 600 posti auto, portando così il totale a 1.620 posti; il Comune ha inserito queste due ipotesi nel suo aggiornamento del Piano parcheggi.

Dal punto di vista della redditività, per il Promotore e la città, la proposta di project financing offre una tariffa di 1,30 euro, quindi inferiore a quella della sosta in superficie (l'obiettivo dell'Amministrazione comunale) e una gestione per 30 anni, che per tutto il periodo comprende la manutenzione delle aree in superficie e il presidio della struttura effettuato da più

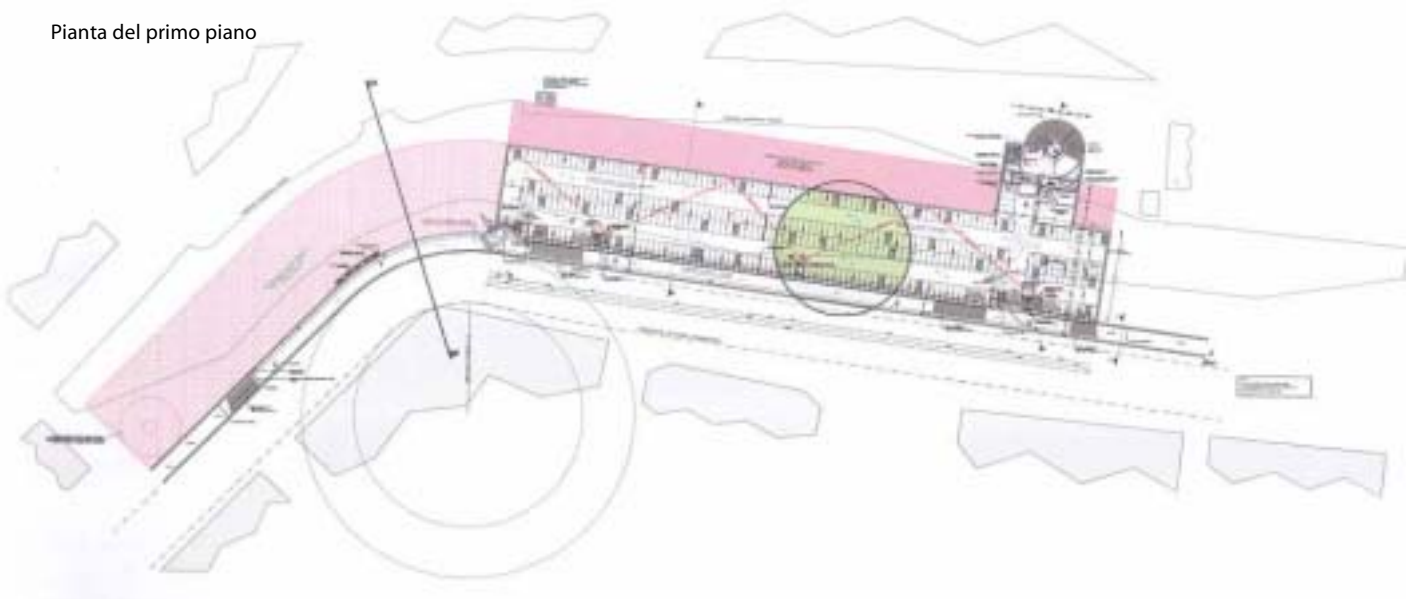
Sezione trasversale del progetto per il parcheggio pubblico sotto la darsena di Milano



Planimetria generale del parcheggio sotto la darsena



Pianta del primo piano



persone, giorno e notte, 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno.

Quanto alla dimensione degli spazi, il primo piano è concepito come un'enorme salone, alto 4,60 metri, con travi di grande luce, molto illuminato, colorato, vivace, così da aumentare il gradimento dell'utente e ridurre al minimo la sensazione di spazio sotterraneo, cosa del resto già sperimentata nel parcheggio di via Mascagni (dove il primo livello è alto appunto 4,60 metri). Quanto ai tempi di realizzazione, è previsto che saranno molto veloci: il programma lavori prevede sei mesi per le attività di prospezione archeologica della Soprintendenza, 15 mesi di costruzione – senza svuotare la Darsena, ma sfruttando i giorni di asciutta periodici (due volte l'anno, per circa 30 giorni ciascuno) per creare uno sbarramento che terrà asciutto solo il bacino morto – e tre di completamento; quindi il parcheggio dovrebbe essere realizzato in 24 mesi dalla consegna dell'area.

I tempi certi derivano sia dall'impostazione progettuale, che ha concepito una struttura prevalentemente prefabbricata, con colonne alte due piani (dieci metri), capitelli prefabbricati ecc., sia dall'attenzione prestata all'aspetto archeologico, che il progetto coglie come valore e non come una fastidiosa incombenza, seguendo approcci metodologici già sperimentati altrove, all'estero ma anche in Italia (ad esempio nel progetto per la linea C della metropolitana di Roma).

Il rapporto fra l'uomo e la cultura del suo passato non deve essere motivo di paralisi ma stimolo di crescita – sostiene Villoresi – e per questo l'aspetto archeologico è stato concepito come parte integrante della proposta, previsto nel piano finanziario, sviluppato insieme a tutti gli altri aspetti progettuali e in costante raccordo e accordo con la Soprintendenza.

Così, una prima fase di indagini archeologiche monumentali – concordata con la Soprintendenza – è stata compiuta prima di mettere a punto la proposta, per mettere a fuoco il tipo di reperti che si potrebbero trovare in loco, con ad esempio una stratigrafia che è giunta fino a 20 metri di profondità, facendo emergere che nella

zona vi è la presenza di fondazioni di un torrione d'angolo delle mura spagnole (realizzate a metà del Cinquecento).

Con l'inizio dei lavori, la Soprintendenza avrà poi un ufficio permanente sul posto (allestito dal Promotore), per tutto il periodo necessario: come già indicato si prevede che durerà da quattro a sei mesi, sufficienti, secondo la Soprintendenza, per effettuare un ottimo lavoro di indagine e catalogazione.

In questo modo non solo si pianifica la ricerca archeologica, integrandola nel programma dei lavori – concepiti come cantiere-evento, visitabile dai cittadini e dalle scuole – ma anche il progetto per la successiva valorizzazione dei reperti, evi-

tando quindi inconvenienti che invece hanno bloccato per anni strutture simili, anche a Milano (ad esempio il parcheggio di viale Majno, fermato per anni).

Inoltre gli scavi archeologici saranno effettuate da imprese specializzate scelte in accordo con la Soprintendenza, senza trucchi, perchè – sottolinea Villoresi – il trucco non paga.

In questo modo il Promotore è in grado di effettuare l'investimento in tempi certi, cioè con una delle condizioni cardine del project financing, perchè le banche che finanzieranno l'opera possono aderire con maggiore sicurezza e dare il loro gradimento finanziario all'operazione. ■

Veduta dello stato attuale della darsena di Milano

