



# Il sistema sosta in Italia? Si può solo migliorare

Non poteva che uscirne un'immagine in chiaroscuro, con le isole di efficienza e quelle dove bisogna ricominciare daccapo. Armati di tabelle, abbiamo esaminato i risultati della terza Indagine Nazionale della Sosta Aipark. Ecco le conclusioni...

**di Francesca Pisani**

**L**a terza edizione dell'Indagine sulla Sosta e Parcheggi, elaborata da Aipark in collaborazione con FIT Consulting e presentata alla stampa in Confcommercio, ha messo al centro dell'interesse nazionale il tema 'parcheggi'. Ogni cittadino ha ritrovato la posizione della propria città nelle classifiche di tariffe, disponibilità di posti auto, indici di mobilità e trasporto pubblico: chi in vetta come Pisa, La Spezia e Lecce nel rapporto tra abitanti/posto auto su strada a pagamento, chi

fanalino di coda come Palermo, Savona ed Enna nel rapporto abitanti/posto auto nei parcheggi a servizio delle aree centrali delle città.

A parte il gioco di specchi tra dati numerici e realtà vissuta, il significato di questa indagine è profondo e strutturale: Aipark fa il punto della situazione e mostra come la sosta tariffata sia, sempre più, uno strumento di regolamentazione dell'uso delle strade e tassello necessario nella pianificazione della mobilità.

L'indagine ha coinvolto 111 comuni capoluoghi di provincia

(sono stati 84 quelli a fornire risposte per un totale di 13.000 dati, con un incremento notevole rispetto alle precedenti edizioni) e ha distinto le diverse zone della città (centro, ZTL, periferia, ecc.) per contestualizzare l'offerta di posti auto rispetto al territorio e rilevare così i punti di forza e debolezza della politica della sosta.

Il parcheggio è stato analizzato come un servizio offerto ai 'city users', che hanno esigenze individuali specifiche e che non possono essere mai completamente drenate dal

Abitanti / p.a. su strada a pagamento	Abitanti / p.a. in parcheggi	Abitanti / p.a. in parcheggi P&R
4a: Firenze 14,06	22a: Bologna 36,48	23a: Milano 80,90
27a: Roma 31,76	28a: Milano 51,52	36a: Roma 176,28
32a: Napoli 37,52	61a: Napoli 190,06	44a: Bologna 278,80
49a: Milano 58,30	70a: Roma 403,65	52a: Napoli 523,77
77a: Bari 144,44	73a: Palermo 640,68	57a: Torino 710,44

La sosta nelle città sopra i 300.000 abitanti. Nella cartina dell'Italia, ubicazione degli 84 comuni capoluogo che hanno risposto.

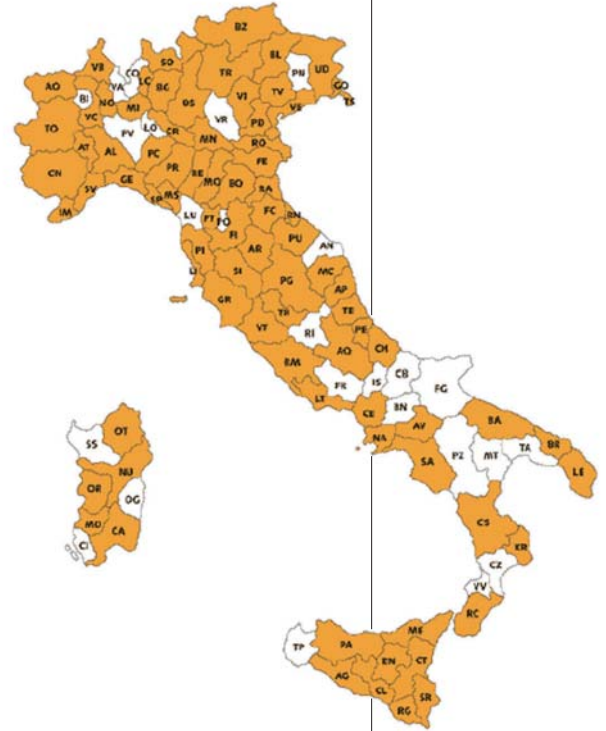
sistema dei trasporti. I posti auto censiti, in riferimento al 2006, sono stati quelli su strada (strisce blu), in struttura, a raso, o in aree di interscambio: ne è emerso che, per rispondere in modo soddisfacente alla domanda e contribuire a sanare di conseguenza la mobilità urbana, in Italia mancano ancora ben 350.000 posti auto in struttura (in superficie, sopraelevati o sotterranei). Un abisso ci separa dal resto dell'Europa: in tutta la Penisola ce ne sono 65.000 a servizio delle zone centrali delle 84 città capoluogo di provincia, quando la sola Barcellona ne conta 120.000. A complicare la situazione l'alto indice di motorizzazione che ci vede al secondo posto in Europa, dopo la Germania (a Roma il dato più impressionante: 1,36 abitanti per ogni autovettura).

### L'offerta aumenta ma non basta

Il punto di partenza dell'indagine è stata la ripartizione modale: con quale mezzo si muovono gli italiani? Oltre la metà in macchina (61,5 per cento) e mediamente solo il 14,7 per cento utilizzando il trasporto pubblico. Il caso di Siena è emblematico: la città toscana è in cima alla graduatoria di utilizzo di mezzi pubblici ed è anche la città con la maggiore offerta di posti auto in struttura (1 ogni 12,42 abitanti).

E ancora: dove parcheggiano gli italiani e, soprattutto, quanto pagano per la sosta? I posti auto in aree a raso sono 68.000, nei parcheggi di interscambio circa 110.000. Un nuovo impulso è stato dato alla

costruzione di parcheggi pertinenziali (nel 2006 circa 50.000 posti auto o box destinati ai residenti) ma la percentuale di incidenza è ancora troppo bassa. La sosta su strada rimane la più diffusa e l'offerta si divide in due macro-tipologie: la sosta blu mista, cioè aree utilizzabili a pagamento per tutti gli utenti, esclusi i possessori di permessi che sostano gratuitamente (si tratta di 361.000 posti auto in totale su cui sono stati distribuiti più di 320.000 permessi per i residenti); la seconda riguarda posti a pagamento esclusivo per tutti gli utenti, compresi i possessori di permessi (79.000 posti auto in tutto che rappresentano la parte



I primi dieci		
1	Siena	12,42
2	Bolzano	13,21
3	Sondrio	19,68
4	Aosta	20,23
5	Padova	21,88
6	Avellino	22,32
7	Belluno	24,20
8	Brescia	24,98
9	Pescara	25,78
10	Cosenza	26,26

Gli ultimi dieci		
1	Enna	1.139,04
2	Savona	949,88
3	Palermo	640,68
4	Ragusa	547,82
5	Catania	509,62
6	Roma	403,65
7	La Spezia	314,02
8	Imperia	248,10
9	Lecce	223,34
10	Caltanissetta	219,90

**Top ten - in positivo a sinistra, in negativo a fianco - nella classifica sul rapporto abitanti/posto auto nei parcheggi in aree e strutture.**

consistente della vera offerta di sosta. Offerta che, rispetto agli anni passati, è in costante aumento ma comunque non ancora adeguata agli altri indici, come quello crescente della motorizzazione). Nelle città con più di 300.000 abitanti, per 1 solo posto auto sono da 14 a 144 i cittadini a doversi spartire uno stallone per la sosta a pagamento su strada. In generale, le grandi

città sono lontane dalla vetta della classifica degli abitanti per numero di posti auto divisi nelle tipologie a pagamento su strada, in struttura e in 'Park & Ride'.

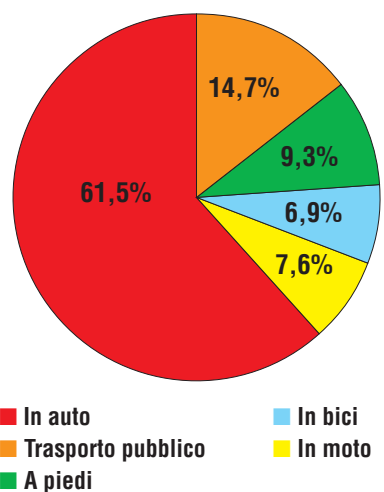
### Quanto costa un posto auto?

Considerando che un efficace sistema della mobilità dovrebbe garantire facile accessibilità ai centri urbani,

I primi dieci		
1	Pisa	9,76
2	La Spezia	10,42
3	Lecce	10,86
4	Firenze	14,06
5	Bologna	14,62
6	Parma	15,20
7	Avellino	15,84
8	Siena	16,89
9	Torino	17,95
10	Mantova	18,37

Gli ultimi dieci		
1	Caltanissetta	303,46
2	Novara	225,32
3	Reggio Emilia	159,17
4	Bari	144,44
5	Enna	139,59
6	Siracusa	138,42
7	Livorno	128,81
8	Trieste	116,14
9	Perugia	108,63
10	Olbia	103,21

**I 10 Comuni meglio e peggio classificati nel rapporto abitanti/posto auto su strada a pagamento. Nella "torta", i mezzi preferiti dall'utente.**

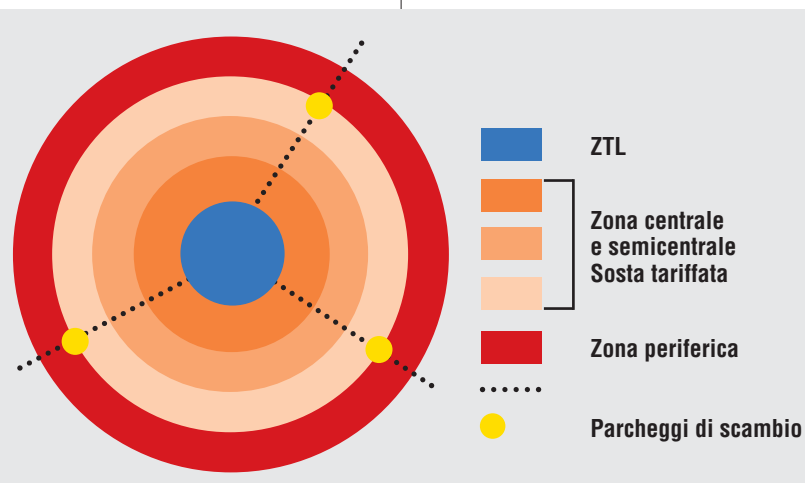


libera circolazione di persone e merci e disponibilità di sosta, veniamo ora al tasto dolente, almeno ciò che gli utilizzatori definiscono tale: il prezzo del parcheggio. L'uomo della strada, infatti, percepisce ancora la sosta come modalità indiretta di tassazione dei cittadini-automobilisti. In aggiunta, l'applicazione delle tariffe, seppur strumento necessario per far funzionare il sistema, non è ancora utilizzato dalle Pubbliche Amministrazioni locali come regolatore della domanda. La logica della tariffazione differenziata, infatti, dovrebbe prevedere un centro storico regolato con Zona a Traffico Limitato e poi aree concentriche dove, allontanandosi dal centro, la tariffa per costi e per fasce orarie diminuisca. Il comune dove la prima ora di sosta su strada (strisce blu) è più cara è Belluno (2,50 euro), seguito da Torino, Bolzano,

Genova, Bologna, Salerno, Massa e Arezzo (2,00 euro). Prezzi modici (0,50 euro), invece, a La Spezia, Ragusa, Agrigento e Tempio Pausania. Complessivamente, il 27 per cento dei Comuni applica una tariffa sotto l'euro per la prima ora di sosta. E il sistema di pagamento più diffuso a livello nazionale resta il parcometro. Il cittadino-automobilista è diventato un centro di costo: alle spese già alte di assicurazione e benzina, si aggiungono anche quelle della sosta e, succede, delle multe. Ecco perché, per la prima volta, Aipark ha preso in considerazione anche il dato del numero di ausiliari della sosta utilizzati quali strumento di controllo. In termini di sanzioni emesse sventa nella classifica annuale Roma (484.000), seguita da Napoli (480.000), Milano (410.000) e infine Bologna (178.677).

### Una fotografia... in movimento

Massimo Marciani (presidente di FIT Consulting, società che ha coadiuvato Aipark per la parte di analisi statistica) ci indica le linee guida dell'elaborazione dei dati: "Con Aipark abbiamo voluto fare un'indagine di settore e non puramente referenziale, per riuscire a integrare i nostri risultati con i codici censuari Istat (inquinamento ambientale, densità di popolazione, ecc.). È stata fatta un'indagine dinamica e non una mera fotografia dell'oggi. In effetti, questa prospettiva permette di correlare eventi ben definiti, come il pendolarismo per esempio, e comprenderne le cause più a fondo. La prossima indagine, potrebbe avere per oggetto non soltanto l'offerta di sosta ma anche altri indicatori che riflettono il funzionamento del sistema sosta". Quanto alla risposta dei comuni, non si può dire che raccogliere i dati sia stato uno scherzo: "I comuni ancora non conoscono bene la propria offerta di sosta, è anche stato difficile individuare un interlocutore, un responsabile della pianificazione. Abbiamo contattato uffici del traffico, della mobilità, insomma tutti quelli che avevano tra le loro competenze la sosta o la gestione di società di servizio". I destinatari che Aipark ha individuato per l'invio dei questionari coinvolgevano in prima persona sindaci,



**La logica di un sistema tariffario differenziato.**



assessori alla mobilità e dirigenti di settore (traffico, sosta, ecc.). Ma, per inquadrare meglio il problema, facciamo un esempio concreto e prendiamo i negozi di telefonia mobile sparsi nel territorio urbano: sono tra i maggiori attrattori di traffico, sia per l'alto numero di clienti che li affollano, sia per l'alta frequenza di approvvigionamento dei fornitori. Fornitori, che rappresentando operatori di telefonia diversi, arrivano a scaricare merce in giorni e orari differenti. Molto spesso queste informazioni sfuggono ai pianificatori del trasporto, ai responsabili del comune, ma non alle associazioni di categoria. "Considero il tema della mobilità urbana e della accessibilità ai centri storici delle nostre città - ha detto Carlo Sangalli, presidente di Confcommercio - uno dei più significativi e delicati per la vita delle attività commerciali. La ormai cronica carenza di infrastrutture nel nostro Paese contribuisce purtroppo a quella perdita di competitività di tutto il nostro sistema economico che è da tempo sotto gli occhi di tutti".

### Diamo ad Aipark quel che è di Aipark

Il merito di Aipark, e in particolare di questa terza edizione dell'Indagine Nazionale Sosta e Parcheggio, rimane quello di aver fornito dati completi e fruibili: la

#### Tariffa massima per la 1a ora di sosta su strada: i capoluoghi con la tariffa più alta e più bassa, per ciascuna regione: il NORD

Piemonte	Torino: 2,00	Vercelli: 0,70
Valle D'Aosta	Aosta: 1,50	/
Lombardia	Brescia: 1,65	Sondrio: 0,70
Trentino A.A	Bolzano: 2,00	Trento: 1,00
Veneto	Belluno: 2,50	Rovigo: 1,30
Friuli V.G.	Udine: 1,50	Gorizia: 0,80
Liguria	Genova: 2,00	La Spezia: 0,50
Emilia Romagna	Bologna: 2,00	Parma: 0,90

Nelle due tabelle, interessante raffronto su quel che costa all'utente un'ora di sosta. Nel grafico a pie' di pagina, riassunto tariffario.

#### Tariffa massima per la 1a ora di sosta su strada: i capoluoghi con la tariffa più alta e più bassa, per ciascuna regione: il CENTRO SUD

Toscana	Massa. Arezzo: 2,00	Grosseto: 0,60
Umbria	Perugia: 1,60	Terni: 0,80
Marche	Ascoli Piceno: 1,35	Macerata, Pesaro: 1,00
Lazio	Roma, Viterbo: 1,00	Latina: 0,60
Abruzzo	L'Aquila, Pescara: 1,00	Teramo: 0,70
Campania	Salerno: 2,00	Avellino: 0,75
Puglia	Lecce: 1,50	Brindisi: 1,00
Calabria	Cosenza: 0,80	Crotone: 0,60
Sicilia	Messina, Palermo: 1,00	Agrigento, Ragusa: 0,50
Sardegna	Cagliari: 1,00	Tempio Pausania: 0,50

mancanza di informazioni non potrà più essere accettata come alibi per le PA. Inoltre, la collaborazione con Confcommercio è un ottimo punto di partenza per creare una piattaforma di interessi comuni; non dimentichiamo che i piccoli negozianti del centro urbano, ingranaggio prezioso dell'economia, sono molto vincolati nella loro attività commerciale all'efficienza del trasporto pubblico e all'accessibilità di quello privato.

#### La politica della sosta con un occhio ai Trasporti

Nel presentare, lo scorso 18 gennaio a Roma, il 1° Parking Day, l'Aipark - Associazione Italiana tra gli Operatori nel settore della sosta e dei parcheggi, ha ribadito come il tema della sosta debba rientrare nel più ampio processo di pianificazione dell'intero sistema dei trasporti. Con un obiettivo, anzi tre: liberare i bordi delle strade dalle macchine, permettere ai mezzi pubblici di viaggiare più spediti e, soprattutto, assicurare un posto auto nei luoghi deputati ad ospitare le vetture. Non è uno slogan politico ma l'essenza della ricerca Aipark. In Europa si fa già così. La Commissione delle Comunità Europee, nel Libro Verde pubblicato il 25 settembre scorso con il titolo 'Verso una nuova cultura per la mobilità urbana', ha inserito i parcheggi nell'ambito delle infrastrutture che fanno parte del sistema della mobilità urbana, al pari delle strade, dei treni e degli autobus. ■

