



CONFCOMMERCIO

AI PARK

Associazione Italiana tra gli Operatori
nel Settore della Sosta e dei Parcheggi

NO PARKING, NO BUSINESS

***INFRASTRUTTURE E PARCHEGGI
PER RIVITALIZZARE I CENTRI URBANI***

**LA SITUAZIONE ITALIANA A CONFRONTO
CON ALTRE CITTA' EUROPEE**

12 dicembre 2001

Il traffico, e di conseguenza la mobilità nelle aree urbane è sicuramente uno dei principali problemi per gli amministratori pubblici e conseguentemente per i cittadini, in quanto le sue ricadute sul vivere quotidiano tendono sempre di più ad incidere negativamente sulla qualità della vita.

Al riguardo gli aspetti da considerare sono diversi: la necessità di salvaguardare il diritto alla mobilità di ogni cittadino, di non ostacolare il pieno svolgimento delle attività economiche nel tessuto urbano (che vivono dei flussi *mobili* dei consumatori), di implementare il servizio e l'uso del trasporto pubblico e di regolamentare l'uso indiscriminato dell'automobile in particolari aree della città.

Quello che spesso si tende a dimenticare è che gli spostamenti non sono generati dalla pura necessità di movimento ma dalla necessità di accedere a funzioni o attività: lavoro, studio, servizi, svago, residenza ecc. Sono i componenti del tessuto urbano che generano questi spostamenti, e come in tutta Europa, gli automezzi si muovono per raggiungere un spazio di sosta il più vicino possibile al luogo in cui sono localizzate le funzioni o le attività oggetto dell'attrazione – quindi non sono i parcheggi i “generatori di traffico”, ma i “calmieri” del traffico.

A ciò si aggiunga l'inadeguatezza, rispetto ai bisogni attuali, di una serie di componenti del sistema della mobilità quali gli spazi per la sosta. Troppo spesso si dà importanza alla sola circolazione. E' utile rendersi conto che le auto passano mediamente più del 90% della loro vita in sosta; quindi la sosta non è un accessorio della mobilità bensì una parte fondamentale del sistema generale della mobilità.

In tal senso non bisogna mai dimenticare che il sistema urbano della mobilità è costituito da tre componenti strettamente integrate e connesse tra loro e contribuiscono a quello che può essere anche considerato il “sistema di accessibilità”:

- ◆ le infrastrutture di trasporto: cioè le strade e le linee di trasporto su ferro;
- ◆ il trasporto pubblico (autobus, metro, tram, taxi);
- ◆ le strutture e gli spazi per il parcheggio degli autoveicoli.

Nonostante l'introduzione di misure restrittive, si prevede che l'uso dell'auto sarà sempre più diffuso soprattutto per soddisfare la domanda di mobilità per l'accesso alle aree centrali delle città e si tenderà a privilegiare tale mezzo in mancanza di alternative valide rappresentate soprattutto dal servizio e dalla qualità del trasporto pubblico.

L'uso dell'auto come mezzo privilegiato di trasporto (rispetto ad altre modalità come bus, tram, metro, treno ed aereo) è un fenomeno che ha registrato non solo in Italia, ma in tutta Europa, un trend elevato di crescita (cfr. tab.1) – essenzialmente perché il sistema di trasporto pubblico o trasporto collettivo non è stato in grado di tenere il passo con la crescente domanda di mobilità (cfr. tab.2).

In questo contesto l'Italia si contraddistingue come uno dei paesi con più alta concentrazione di auto, se si considera che l'attuale parco-auto è composto da oltre 32 milioni di unità (fonte ACI, annuario statistico 2000): in pratica quasi una autovettura ogni 2 abitanti (1,89 per l'esattezza) con gran parte delle auto concentrate nei comuni capoluogo di provincia.

Una diffusione capillare perciò, a cui si associa anche un utilizzo intensivo dell'auto se è vero che, in base a quanto è stato detto in occasione del Congresso Mondiale sui sistemi di trasporto (novembre 2000, Lingotto Torino), ogni italiano passa in media 7 anni della propria vita in auto e che il tempo impiegato per il percorso casa-scuola o casa-ufficio dal 1994 ad oggi è aumentato di 30 minuti, passando da 45 minuti a un'ora e un quarto.

La difficoltà di parcheggio, associata alla difficoltà di circolazione, risulta infatti essere tra gli inconvenienti maggiori che l'uso dell'automobile comporta secondo il giudizio emerso dall'indagine 2001, che l'Istat periodicamente conduce presso le famiglie italiane (cfr. tab.3).

I cittadini (che si possono dividere in tre macro categorie d'utenti – residenti, visitatori e pendolari) che manifestano disagio rispetto all'ambiente urbano indicano fra le cause principali il traffico (47,6% a livello nazionale) e la difficoltà di parcheggio (38,9% a livello nazionale). Tali problemi sono maggiormente sentiti se si fa riferimento ai comuni dove nel centro dell'area metropolitana la difficoltà di circolazione e la difficoltà di parcheggio sono indicate da quote elevate di cittadini (66% per quanto riguarda la difficoltà di parcheggio e 72,7% per il traffico).

Significativa al riguardo l'influenza che il traffico e la difficoltà di parcheggio hanno nella modifica dell'agenda giornaliera (cfr. tab. 4).

Il disagio manifestato evidenzia in maniera chiara che la sosta è stata un problema per troppo tempo trascurato in Italia, pur in presenza di iniziative per affrontarlo, purtroppo ancora molto limitate.

La prima indagine nazionale che AIPARK ha condotto sulla sosta e i parcheggi e che ha interessato un campione significativo di città italiane (vedi anche la sintesi dell'indagine) dimostra chiaramente che la disponibilità attuale di parcheggi e posti auto è largamente insufficiente.

Sono stati infatti registrati in 54 città solo 229 parcheggi in struttura, 126 parcheggi di interscambio e 108 parcheggi pertinenziali (per residenti) e, relativamente al numero di posti auto tariffati, ne sono stati registrati 224.199 su strada e 62.156 in strutture e aree di parcheggio per un totale di 286.156.

E' il risultato dell'inerzia da parte degli Enti Locali, come ha giustamente rilevato anche la Corte dei Conti nella sua relazione per il 2000 al Parlamento sui risultati dei controlli eseguiti sulle gestioni di tali Enti: mancata realizzazione del Piano Urbano Parcheggi (PUP), programmazione approssimativa, scelta di aree spesso inadatte o vincolate, sottostima dei vincoli di spesa; a ciò si aggiungano i limiti dimostrati dalla legge 122/1989 che stanziava 3.500 miliardi per i parcheggi, scarsamente utilizzati.

Pertanto attualmente il sistema relativo alle modalità di trasporto utilizzate per gli spostamenti giornalieri, registra, come nel caso di Roma, una netta prevalenza dell'utilizzo degli autoveicoli privati (53%) nei confronti del trasporto pubblico (31%), degli altri mezzi (13%) e degli spostamenti a piedi (3%); una situazione che necessariamente dovrà essere riequilibrata con politiche che mettano al primo posto il problema della sosta e di un trasporto pubblico funzionale ed efficiente

Analizzando quanto realizzato in altre metropoli europee (che hanno avuto gli stessi "problemi di crescita") soprattutto per quanto riguarda la presenza di un sistema equilibrato delle modalità di trasporto e la dotazione di infrastrutture di parcheggio nelle aree dove si concentrano maggiormente le attività del terziario, le città italiane in genere non reggono il confronto (cfr. tab. da 5 a 8).

Il centro di **Parigi**, oltre alla sosta nelle "strisce blu", dispone di più di 166.000 posti auto in parcheggi interrati su suolo pubblico, in più di 200 parcheggi oggetto di oltre un centinaio di concessioni. Un numero notevole se si considera anche l'ampia rete di trasporto pubblico ed in particolare i 327 chilometri di metropolitana. Non mancano nella stessa città esempi di infrastrutture per combinare la sosta e le attività produttive, come il centro "La Defense" che dispone di 24.000 posti auto in diversi parcheggi in struttura a disposizione solo delle strutture terziarie e commerciali, oppure il parcheggio sotto Place Vendome con 1540 posti auto su 5 livelli interrati, destinato a chi usufruisce delle attività di servizio in questa zona di prestigio di Parigi, o il parcheggio Pierre Charron con 417 posti auto su 4 livelli interrati, uno degli innumerevoli parcheggi a servizio delle attività degli Champs Elisés.

A **Barcellona**, città di 1.500.000 abitanti (3 milioni se si considera l'area metropolitana), e con 621 mila autoveicoli in circolazione, sono disponibili 224 parcheggi pubblici in struttura con 210 mila posti auto a disposizione per la sosta oraria e per abbonamenti ad integrazione della sosta su strada nelle "strisce blu". Per quanto riguarda i trasporti pubblici, il sistema cittadino della mobilità può contare su 83 Km di linee per la metro e 745 Km di linee di autobus.

Ginevra, città di 178.400 abitanti (417.400 considerando l'area metropolitana) dispone di 27 parcheggi in struttura per un totale di circa 11.900 posti auto e ha già in programma la realizzazione di ulteriori 8.500 posti in strutture di interscambio (rispetto ai 1.500 esistenti) nonché un aumento dei posti per i residenti e i visitatori. Nel centro di Ginevra si trova il Parking du Mont Blanc con 1.550 posti auto su 4 livelli e un transito di 5.000 veicoli al giorno, realizzato nel lago, coperto da pochi metri d'acqua. Secondo gli operatori commerciali locali, l'attività del parcheggio contribuisce notevolmente allo sviluppo delle attività del "centro commerciale" della città, generando con i soli utenti del parcheggio un giro d'affari indotto di circa 41 miliardi di lire all'anno.

Le esperienze europee evidenziano che quando i parcheggi pubblici vengono realizzati a servizio dei centri urbani e integrati nel piano di traffico della città come componenti del sistema della mobilità, danno un grande contributo ai cittadini. La realizzazione dei parcheggi migliora la circolazione veicolare e l'accessibilità ai centri urbani, contribuisce alle attività commerciali, diminuisce l'inquinamento ambientale e contribuisce ad implementare fortemente gli spostamenti a piedi, riduce gli incidenti e migliora in generale il benessere e la qualità della vita nelle città.