

LA MOBILITÀ URBANA IN ITALIA E LA POLITICA DELLA CENTRALITÀ DELLA SOSTA

INTRODUZIONE

Il Commissario ai Trasporti della Commissione Europea Siim Kallas nel suo intervento di inaugurazione del 15° Congresso Internazionale della European Parking Association *Parking the New Deal* (organizzato da AIPARK a Torino nel settembre 2011) ha sottolineato che la congestione del traffico è il problema principale delle città, che ne condiziona negativamente l'efficienza funzionale e la qualità ambientale, impedisce la loro valorizzazione e competitività.

Gli ingredienti della congestione (parco auto circolante, infrastrutture urbane inadeguate, trasporto pubblico inefficiente, mancanza di parcheggi, tariffe popolari non usate come regolatori della domanda, bassa velocità commerciale, inquinamento) riassumono perfettamente la situazione della mobilità urbana nelle città italiane, mentre la cornice è la mancata gestione del suolo pubblico con la logica del bene primario di grande valore.

La mobilità urbana e il grado di accessibilità delle città dipendono dalle componenti del sistema sulle quali si lavora e dalla loro interazione.

Le componenti infrastrutturali essenziali del sistema della mobilità urbana sono:

- infrastrutture di trasporto - strade, linee su ferro, ecc.;
- servizio di trasporto pubblico - metropolitane, bus, taxi, ecc.;
- infrastrutture per la sosta - aree e parcheggi per la sosta regolamentata di autoveicoli;
- spazi per i pedoni e per i ciclisti.

LO SVILUPPO DELLA MOTORIZZAZIONE IN ITALIA

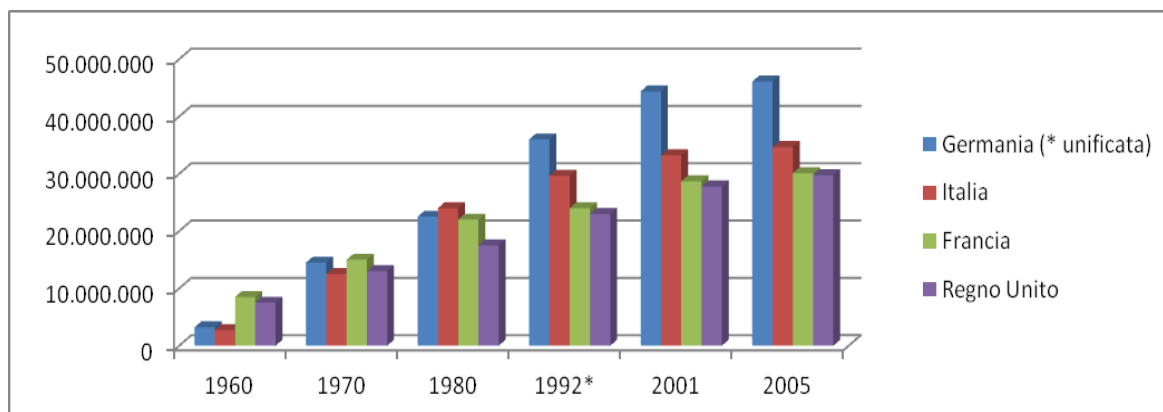


Fig. n. 1 – Autovetture circolanti in quattro Paesi europei

L'Italia, contrariamente agli altri Paesi europei, con lo sviluppo della motorizzazione privata a partire dagli anni '60, non ha visto un equilibrato sviluppo delle infrastrutture necessarie per garantire la mobilità in modo razionale, o meglio - da noi - questo è avvenuto solo parzialmente. Infatti, se la rete stradale ed autostradale si è sviluppata in modo soddisfacente e coerente con l'incremento del tasso di motorizzazione privata, garantendo quindi una discreta possibilità di circolazione, le strutture per garantire la sosta dei veicoli nei centri urbani invece non hanno avuto adeguato sviluppo, sia per carenze legislative (non se ne riconosceva la necessità) sia per mancanza di sensibilità culturale nei confronti di un problema che invece negli altri paesi europei è stato adeguatamente affrontato fin dagli anni '70.

Il problema della carenza dei posti auto nei parcheggi è stato affrontato in modo coerente solo con la legge n. 122 del 1989 (Tognoli) che - regolando il settore - ha individuato le categorie di parcheggi necessarie e ha previsto il finanziamento di quelli pubblici di interscambio e a rotazione in modo adeguato. La legge aveva infatti lo scopo di liberare le strade dalle auto, almeno parzialmente, per migliorare la circolazione veicolare e poi pedonale. Dopo oltre 20 anni dalla sua entrata in funzione i finanziamenti assegnati non sono stati del tutto utilizzati e le prime importanti realizzazioni di strutture di parcheggio nei centri urbani si sono avute solo dopo la metà degli anni '90.

Quindi, a fronte delle principali città europee dotate di reti di trasporto pubblico efficienti, in grado di assorbire oltre il 40 - 50% della mobilità urbana e di infrastrutture di parcheggio realizzate secondo le giuste finalità (destinazione, pertinenza o interscambio) con un numero di posti auto congruo rispetto ai veicoli circolanti, a tutt'oggi in Italia risulta ancora evidente (sia in materia di trasporto pubblico locale che di parcheggi a disposizione) uno squilibrio stridente rispetto al numero di veicoli circolanti, soprattutto tenendo conto che l'indice di motorizzazione ci pone al secondo posto in Europa dopo la Germania, mentre l'offerta delle reti di trasporto pubblico assorbe mediamente non più del 20 - 25% della mobilità complessiva.

Metropolitane di tipo classico					Metropolitane di tipo leggero			
Città	Lunghezza	Linee	Stazioni	Apertura	Città	Lunghezza	Stazioni	Apertura
Catania	3,8 km	1	6	1999	<u>Genova</u>	5,3 km	7	<u>1990</u>
Milano	88 km	3	94	1964	<u>Napoli</u>	2,3 km	4	<u>2007</u>
Napoli	28 km	2	19	1993	<u>Torino</u>	13,2 km	21	<u>2006</u>
Roma	36,5 km	2	49	1955	Fig. n. 2 – Linee di metropolitana in Italia			

Totale Km di metropolitana in Italia: 177,1.

Totale Km di metropolitana in alcune città europee: Londra: km 460, Madrid: Km 293, Parigi: Km 215, Berlino: Km 146, Barcellona: Km 113, Monaco: Km 103.

A partire dagli anni '94 - '95, quindi dopo un lungo rodaggio, tutte le principali città hanno cominciato a ragionare in un modo un po' diverso e a realizzare (nell'ambito dei nuovi Piani dei Parcheggi e dei Piani Urbani del Traffico) aree di sosta tariffata nelle zone più congestionate delle città e quindi ad introdurre questo elemento di regolazione come uno strumento utile per limitare l'uso indiscriminato di spazi sempre meno disponibili, cercando di selezionare la destinazione d'uso e di offrire la possibilità di accesso e di sosta in queste aree.

La sosta tariffata è stata introdotta prima di tutto nelle aree con maggiore concentrazione di attività commerciale, terziario con la co-presenza di residenze e nei centri storici.

LO STATO ATTUALE DELLA SOSTA IN ITALIA

La situazione attuale, ampiamente documentata nella terza edizione della *Indagine Nazionale Sosta e Parcheggi* pubblicata da AIPARK nel 2007, evidenzia come tutte le principali città italiane, anche quelle di più ridotte dimensioni, si siano dotate in questi ultimi anni di piani di sosta tariffata più o meno articolati.

I risultati salienti dell'Indagine di AIPARK

1) La sosta su strada

E' molto diffusa ed è stato verificato che ci sono due macro-tipologie di offerta:

A. Sosta blu mista: si tratta di aree utilizzabili a pagamento per tutti gli utenti, esclusi i possessori di permessi che sostano gratuitamente. Di questa tipologia ci sono 361.000 posti auto. Su questo totale sono stati distribuiti più di 320.000 permessi per i residenti.

B. Posti a pagamento esclusivo per tutti gli utenti, compresi i possessori di permessi. Questi posti sono 79.000 e rappresentano la parte consistente della vera offerta di sosta

I primi dieci			Gli ultimi dieci		
1	Pisa	9,76	1	Caltanissetta	303,46
2	La Spezia	10,42	2	Novara	225,32
3	Lecce	10,86	3	Reggio Emilia	159,17
4	Firenze	14,06	4	Bari	144,44
5	Bologna	14,62	5	Enna	139,59
6	Parma	15,20	6	Siracusa	138,42
7	Avellino	15,84	7	Livorno	128,81
8	Siena	16,89	8	Trieste	116,14
9	Torino	17,95	9	Perugia	108,63
10	Mantova	18,37	10	Olbia	103,21

Fig. n. 3 – Rapporto abitanti/posti auto su strada a pagamento

2) I parcheggi in struttura

A. Rimane in Italia il gap infrastrutturale in tema di parcheggi, attualmente di circa 350.000 posti auto. I parcheggi in infrastrutture o aree fuori dal sedime della strada sono infatti cresciuti percentualmente, ma in modo limitato.

B. I posti auto in struttura sono 130.000, ma di questi solo 65.000 sono a servizio delle aree centrali della città. La sosta in aree a raso ammonta a 68.000 posti.

I primi dieci			Gli ultimi dieci		
1	Siena	12,42	1	Enna	1.139,04
2	Bolzano	13,21	2	Savona	949,88
3	Sondrio	19,68	3	Palermo	640,68
4	Aosta	20,23	4	Ragusa	547,82
5	Padova	21,88	5	Catania	509,62
6	Avellino	22,32	6	Roma	403,65
7	Belluno	24,2	7	La Spezia	314,02
8	Brescia	24,98	8	Imperia	248,1
9	Pescara	25,78	9	Lecce	223,34
10	Cosenza	26,26	10	Caltanissetta	219,9

Fig. n. 4 – Rapporto abitanti/posti auto in parcheggi in aree e strutture

3) I parcheggi di interscambio

I parcheggi di interscambio sembrano anch'essi insufficienti. In tutte le città l'offerta totale è di solo 110.000 posti auto, dei quali 27.000 in infrastrutture di parcheggio e 83.000 in superficie, concentrata principalmente a Milano (16.063) e a Roma (14.488).

I primi dieci			Gli ultimi dieci		
1	Avellino	8,6	1	Torino	710,44
2	Piacenza	16,86	2	Catania	611,55
3	Vercelli	28,1	3	Reggio Cal.	610,14
4	Cagliari	37,55	4	Latina	559,73
5	Cremona	38,05	5	Nuoro	539,29
6	Bolzano	40,89	6	Napoli	523,77
7	Novara	43,33	7	Siracusa	493,33
8	Perugia	45,23	8	Genova	461,19
9	Ravenna	46,77	9	Firenze	435,06
10	Siena	52,3	10	Palermo	374,74

Fig. n. 5 – Rapporto abitanti/posti auto nei parcheggi di interscambio

Ricordiamo che la riorganizzazione dell'uso del suolo pubblico prevede tre momenti:

1. la tariffazione della sosta su strada, che mette in evidenza la carenza di offerta rispetto alla domanda.
2. La realizzazione di strutture di sosta per rispondere alla domanda generata dalle attività esistenti nei diversi quartieri della città.
3. Con l'aumento dell'offerta di spazi per la sosta fuori dal sedime stradale, comincia la fase di riqualificazione urbana: riduzione della sosta in superficie, ampliamento dei marciapiedi e degli spazi riservati ai pedoni, con inevitabili risultati ambientali positivi.

A questo proposito occorre dire che la Legge 122 del 1989 come strumento urbanistico è una legge di notevole importanza, ma la parte riguardante la realizzazione di parcheggi non ha dato l'esito desiderato.

La maggiore difficoltà riscontrata nell'attuazione dei Piani Urbani dei Parcheggi è stata il raggiungimento dell'equilibrio economico nella gestione di queste iniziative, che potesse ammortizzare anche gli investimenti necessari alla realizzazione. Questa difficoltà è stata causata sia da sottovalutazioni nella fase di localizzazione, dimensionamento ed individuazione della tipologia di utenza alla quale era destinata la struttura, sia dalla mancata regolazione, limitazione, tariffazione della sosta in superficie nelle zone di pertinenza, con il conseguente risultato di ottenere una infrastruttura sottoutilizzata nelle sue potenzialità di regolatore e di drenaggio degli spazi di sosta a favore di un miglioramento della viabilità circostante.

A conferma di tutto ciò, dopo i primi 10 anni di vigenza della Legge 122, come ha evidenziato la Corte dei Conti, circa il 50% dei fondi assegnati non era ancora stato utilizzato. E se un ulteriore 20% è passato dalla fase di impegno a quella realizzativa, è certo che una residua parte non è stata mai utilizzata.

Nella maggior parte delle città europee a fianco di strutture di parcheggio realizzate in modo corretto e coerente si accompagnano interventi di riqualificazione urbanistica su aree urbane concepite in modo unitario. Gli interventi riguardano non solo la realizzazione del parcheggio, ma la sistemazione di tutta l'area circostante, dalla pedonalizzazione alla regolazione della sosta.

In Italia invece i parcheggi non sono diventati quegli strumenti di regolazione della sosta e quindi di "riqualificazione urbana" che dovrebbero essere, con positive ricadute sul traffico e di conseguenza sul vivere quotidiano. La difficoltà di accesso ai centri urbani infatti in Italia è molto grande.

LA MOBILITÀ URBANA: LA GESTIONE DELLA SOSTA COME STRUMENTO ESSENZIALE PER RAGGIUNGERE OBIETTIVI IMPORTANTI

Oggi possiamo con certezza affermare che la gestione della sosta è un importante ma spesso sottovalutato strumento per il raggiungimento di importanti obiettivi in ambito urbano. Negli ultimi decenni molte città europee hanno tracciato strategie per modificare l'assetto funzionale e qualitativo delle loro aree centrali (V. Figura n. 6 - Sei città europee virtuose a confronto). La grande differenza generale fra le città italiane e quelle europee riguarda le logiche e strategie applicate alla regolamentazione della sosta sia su strada che in parcheggio. In Italia è stato notoriamente sottovalutato il contributo al bilanciamento della ripartizione modale (V. Figura n. 7) che può dare un efficiente regime di regolamentazione della sosta.

Città	Amsterdam	Antwerp	Barcelona	Monaco di Baviera	Parigi	Strasbourg
popolazione	758.198	360.000	1.673.075	1.356.594	2.167.994	272.975
densità abitativa/kmq	4.459	2	16	4	25	3,488
sosta su strada (p.a. tariffati)	211.457	38.318	187.372	105.800	165.000	13.500
sosta in struttura (p.a. pubblici)	30.000	11.280	120.000	217.000	590.000	10.300
tariffa su strada (€/ora)	0,90 - 5,00	0,50 - 3,50	1,08 - 2,42	1,00 - 2,50	1,20 - 3,60	0,50 - 1,60
n° autoveicoli	215.600		608.830	700.000		
abitanti/autoveicolo	1/3,516		1/2,748	1/1,937		
abitanti/p.a.	3	7	5	4	3	11
costo multa x sosta (€)	50,90 + sosta		30,00 - 100,00		da 35,00 - 60,00	
costo permessi residenti (€/anno)	150	gratis - 2 per unità abitativa	1 permesso per unità abitativa - 500	30	3,25 /settimana	120
costo box (€)	40.000	n.a.	affitto mensile, da 150 a 50 €/mese	n.a.	n.a.	n.a.
RIPARTIZIONE MODALE:						
trasporto pubblico			43,3	21		12,5
autoveicoli			30,4	36		46
bici e piedi			18,3	43		41,6

Fig. n. 6 – Sei città europee virtuose a confronto

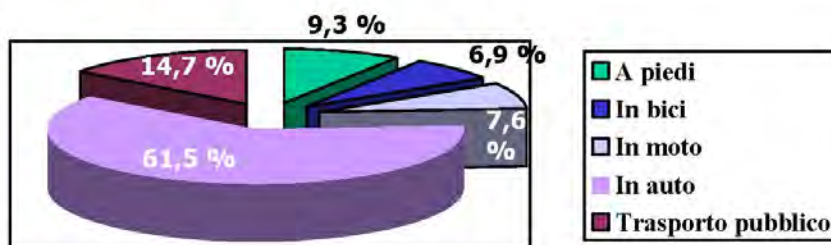


Fig. n. 7 – Ripartizione modale media in Italia

Consideriamo il fatto che ogni automobile inizia e finisce i suoi viaggi in uno stallo di sosta, che può occupare 5 diverse stalli al giorno, che mediamente passa almeno il 90% della sua vita a motore spento in sosta, che in sosta occupa mediamente 9 mq. e che le auto private in Italia oggi sono 37.138.999 (stima ACI al 31.12.2011).

Il parco degli autoveicoli in Italia dagli anni '60 ad oggi è cresciuto di oltre 15 volte (V. Figura n. 8): in altre parole la fila di autoveicoli in Italia è cresciuta dagli 11.246 km del 1961 ai 167.125 km del 2011 (quattro volte la circonferenza dell'equatore terrestre).

Parco autoveicoli in Italia	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Popolazione	47.515.537	50.623.569	54.136.547	56.556.911	56.778.031	56.995.744	60.000.000
Autovetture circolanti	425.283	2.499.123	11.298.575	18.603.369	28.434.923	33.239.029	37.138.999
Veicoli/abitanti	1/111,73	1/20,26	1/4,79	1/3,04	1/2,00	1/1,71	1/1,62
Km di autoveicoli	1.913,77	11.246,05	50.843,59	83.715,16	127.957,15	149.575,63	167.125,50
Immatricolazioni annuali	88.754	491.755	1.434.529	1.808.476	2.305.093	2.384.694	

Fig. n. 8 – Parco autoveicoli in Italia

Nonostante l'introduzione di misure restrittive, si prevede ancora l'uso della automobile nei prossimi decenni, specialmente per quanto riguarda la domanda di mobilità per l'accesso alle aree interne delle città, generata da visitatori per motivi di lavoro, commercio, svago.

Senza la gestione in modo integrato dei sistemi della mobilità urbana (trasporto pubblico, trasporto privato) e adeguate infrastrutture che regolino traffico e sosta (strade, linee su ferro, linee su gomma, parcheggi ecc.), i nostri centri cittadini continueranno a essere congestionati. Ciò danneggerà l'ambiente urbano nel suo complesso e la vita economica del centro cittadino stesso.

La soluzione a questo complesso problema - cioè come assicurare che le città abbiano la necessaria accessibilità sia quantitativamente che qualitativamente, mantenendo allo stesso tempo un ambiente urbano accettabile - sta nell'introdurre una politica integrata della sosta insieme a un sistema di trasporto pubblico efficiente e funzionale. La politica della sosta è l'elemento centrale per il controllo del traffico, per la gestione e la pianificazione del trasporto nelle nostre città, dato che ha la capacità di condizionare direttamente il movimento delle automobili e il loro grado di penetrazione nei centri cittadini.

Le misure di controllo del traffico, quali dare la priorità al trasporto pubblico e chiudere zone del centro cittadino a veicoli non autorizzati, avranno successo solo se accompagnate da adeguate strutture di sosta adiacenti alla zona pedonale, se verrà sviluppata una politica integrata dei prezzi e se i mezzi di servizio necessari alle attività commerciali e terziarie avranno la possibilità di accedere a tali zone per motivi operativi. La domanda di sosta infatti non è fine a sé stessa, ma è sempre la conseguenza di qualche altra necessità.

Quindi la gestione della sosta dovrebbe essere parte integrante di qualsiasi politica cittadina che riguardi la mobilità e la possibilità di accedere alle aree centrali delle città.

Una buona politica della sosta può condizionare i seguenti importanti aspetti:

- il livello qualitativo del centro delle città (ambientale, economico, sociale, culturale);
- l'accessibilità in automobile, con il mezzo di trasporto pubblico, con la bicicletta;
- le attività economiche: considerando i motivi degli spostamenti e il concetto di destinazione, la sosta nel centro delle città è assolutamente necessaria per i

clienti e i visitatori come importante garanzia di attività nelle zone commerciali e terziarie;

- l'utilizzo appropriato dello spazio pubblico.

LA POLITICA DELLA SOSTA: LE MISURE ESSENZIALI

Parte del cambiamento della mentalità auspicata oggi dal governo dovrebbe essere orientata a trasformare situazioni non più sostenibili con riforme orientate ad avvicinarsi funzionalmente alla realtà europea.

Per la creazione di una efficace politica della sosta dovrebbero essere prese le seguenti misure essenziali:

- utilizzare in modo appropriato lo spazio pubblico;
- eliminare ogni forma di sosta pubblica gratuita;
- rendere il parcheggio abusivo fisicamente impossibile;
- introdurre l'onerosità della sosta e i sistemi di tariffazione coordinati per la sosta su strada;
- provvedere a una imposizione rigorosa del pagamento per le aree di sosta ed eliminare i veicoli parcheggiati illegalmente usando ganasce, carro attrezzi e multe;
- sostituire e/o integrare il parcheggio su strada con la costruzione di parcheggi;
- sviluppare sistemi di trasporto alternativi.

Dovrebbe essere sviluppata una politica adeguata per ciascuna delle varie categorie di utenti dell'automobile.

Le più importanti fra di esse sono:

1. clienti e visitatori;
2. residenti e altre parti interessate;
3. pendolari che usano strutture di sosta a lungo termine.

1) Strutture di sosta per clienti e visitatori

Si raccomanda una combinazione delle misure essenziali sopra menzionate per garantire sufficiente spazio per la sosta dei clienti e dei visitatori, economicamente necessari ai centri urbani.

2) Sosta per i residenti

Le considerazioni di politica della sosta riguardanti i residenti in periferia e nei centri urbani sono importanti per la viabilità e di conseguenza per la qualità ambientale della intera città. Oltre alle misure essenziali sopra menzionate, possono essere sviluppati schemi e misure speciali per le necessità di sosta dei residenti:

- fornire accessi e permessi di parcheggio;
- permettere tariffe speciali nelle zone regolate da parchimetri e parcometri, ecc.;
- stabilire tariffe per i permessi.

3) Sosta per i pendolari

Lo spazio nei centri urbani ha un grandissimo valore sia in termini economici che sociali e non deve essere occupato da parcheggi a lunga sosta per i pendolari. La soluzione si basa sull'incremento dell'uso del trasporto pubblico, sull'uso di strutture di interscambio e sull'affidamento degli spazi nei centri urbani attualmente occupati dai pendolari soprattutto alla sosta a rotazione per i clienti, al settore terziario e ai parcheggi per residenti.

I PARCHEGGI: LA SOLUZIONE

Quando vengono costruiti nel posto giusto e integrati nel piano del traffico della città, i parcheggi danno un grande contributo al benessere e alla vitalità economica di una città.

Quando le automobili parcheggiate sono concentrate in strutture di parcheggio gestite, diviene possibile ridurre il numero di spazi di sosta lungo i bordi delle strade. Ciò significa:

- più spazio per i pedoni;
- migliore circolazione del traffico, compresi trasporto pubblico e ciclisti;
- riduzione nel numero degli incidenti;
- meno automobilisti che ricercano spazi per parcheggiare e di conseguenza meno inquinamento ambientale;
- una migliorata qualità di accesso ai centri urbani;
- una più razionale utilizzazione dello spazio;
- un servizio migliore fornito ai visitatori del centro cittadino;
- la possibilità di introdurre un sistema di instradamento ai parcheggi.

Un sistema di instradamento ai parcheggi, organizzato a seconda delle dimensioni della città, delle diverse zone e delle vie principali che portano alla città, che dà informazioni sulla più vicina struttura di sosta che abbia posti liberi:

- riduce il numero degli automobilisti, specialmente di quelli che stanno cercando uno spazio per parcheggiare, riducendo così le emissioni di sostanze dannose nella atmosfera;
- fa risparmiare tempo all'automobilista;
- permette un uso più efficace degli spazi esistenti destinati alla sosta;
- dirige il flusso del traffico nel centro urbano;
- rende più veloce e quindi apprezzabile il trasporto pubblico;
- incoraggia la sicurezza del traffico;
- rende più attraente il centro della città.

Sviluppare una politica integrata della sosta richiede una adeguata legislazione e organizzazione amministrativa.

Le strutture di sosta, sia nei parcheggi che su strada, dovrebbero essere gestite a sistema. Per assicurare la redditività della gestione del parcheggio, le strutture di sosta a breve termine vicine al parcheggio stesso dovrebbero essere controllate regolarmente, così come dovrebbero esserlo i parchimetri e i parcometri. La regolamentazione della sosta, compresa quella abusiva, deve essere severamente applicata. Le multe per la sosta dovrebbero essere raccolte secondo procedure rigorose. Soltanto allora il sistema funzionerà.

Se niente viene fatto, nessun dubbio che la situazione diventerà inaccettabile nel giro di pochi anni. L'autorità pubblica deve avere la necessaria volontà politica e gli operatori pubblici e privati devono essere pronti a cooperare nell'identificare e mettere in pratica soluzioni. Non ci sono due città uguali: i problemi della sosta sono sempre problemi specifici che devono essere risolti volta per volta.

COSA E' NECESSARIO FARE PER ARRIVARE A SOLUZIONI INCISIVE

E' necessario:

- intervenire in maniera coordinata ed integrata sul sistema della mobilità e della sosta in modo da poter garantire una maggiore accessibilità ai principali attrattori localizzati soprattutto nei centri urbani, nella logica della libera circolazione delle persone e delle merci;
- mettere in campo interventi che garantiscano un utilizzo intelligente della co-modalità;
- pianificare la mobilità in maniera coordinata ed integrata con l'offerta reale di sosta e del TPL;
- potenziare l'offerta di posti auto in strutture al fine di liberare spazio per la circolazione dei veicoli aumentandone la velocità media;
- potenziare l'offerta di posti auto in parcheggi di interscambio in modo da favorire la co-modalità (autovettura e trasporto pubblico);
- applicare politiche tariffarie differenziate per categoria di sosta (su strada, in parcheggi in struttura, ecc.) e per zone della città (ZTL, zona centrale, periferia, ecc.), in modo da incentivare la sosta a rotazione, ridistribuire territorialmente in maniera più omogenea la domanda di sosta e ridurre la congestione;

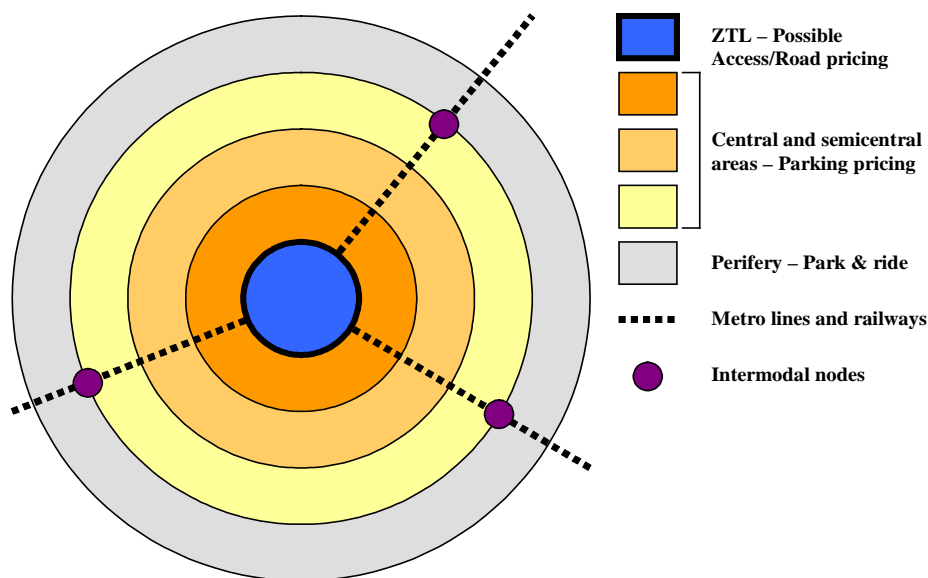


Fig. n.9 – La logica di un sistema tariffario differenziato

Il settore chiede quanto segue al Governo, al Parlamento, agli Enti Locali, ai Comuni e ai vari *stakeholders*:

Governo / Parlamento

- Una normativa quadro per la sosta e i **parcheggi** aggiornando la legge 122/879, che li definisca, come in Europa, **infrastrutture della mobilità** e che permetta di risolvere i numerosissimi problemi che nascono dalla mancanza di una normativa specifica e legati ad esempio a:
 - competenze degli ausiliari (testo di legge già approvato dalle varie commissioni di Camera e Senato, dormiente dal 2007);
 - responsabilità del gestore in merito alla copertura assicurativa delle vetture,
 - definizione degli introiti dall'attività come corrispettivo, compreso il valore dell'IVA (e non come un tributo);
 - definizione stessa di autorimessa, parcheggio e sosta tariffata;
 - standard urbanistici;
- Investimenti infrastrutturali e incentivi alla realizzazione: rifinanziare sia le Amministrazioni Comunali che i privati per la realizzazione dei parcheggi pubblici anche facendo ricorso alle leve fiscali o all'IVA sulla tariffa al pubblico (dal 21% al 10% ad es.). Favorire la realizzazione dei parcheggi ampliando i poteri dei sindaci anche per le città medio-piccole.
- Costituire nell'ambito di un'*authority* centrale sulla mobilità un settore per le infrastrutture urbane, operando in sinergia con l'Unità Tecnica Finanza di Progetto

Enti Locali / Comuni

- Un progetto: realizzare una strategia (e non vedere solo iniziative isolate e disgiunte fra di loro), un disegno complessivo della mobilità cittadina che veda i parcheggi (su strada ed in struttura), la loro tariffazione ed il loro controllo come strumenti cardine da cui partire per obiettivi di riduzione della congestione, di progetti di riqualificazione urbana, di incentivazione d'uso di forme alternative di trasporto, riduzione dell'inquinamento affidandosi agli esperti del settore per i piani della mobilità, la sosta, la riqualificazione, i piani del commercio, i progetti dei parcheggi e, soprattutto, per le analisi di redditività.
- Coraggio e convinzione: avviare e perseguire con determinazione i programmi approvati, impegnare le risorse umane e finanziarie pubbliche e private, isolare il programma progettuale dalla "variabilità" politica.
- Finanziamenti: è il momento di impegnare direttamente tutte le risorse disponibili per la realizzazione delle strutture di parcheggio. E' necessario reinvestire le risorse provenienti dalla sosta e dalle contravvenzioni nella riqualificazione delle zone tariffate e nella costruzione di parcheggi. Come si interviene direttamente sulle infrastrutture quali strade, linee su ferro, rotonde ecc., e sul funzionamento del trasporto pubblico, a pari dignità il parcheggio deve rientrare nelle priorità di intervento delle opere pubbliche comunali in quanto infrastruttura del sistema della mobilità.
- Riduzione della fiscalità locale: valutare come prioritaria la realizzazione dei parcheggi e quindi ridurre l'imposizione (Tari, Cosap, ecc.) per facilitare l'equilibrio economico degli interventi.

Associazioni del Commercio

Condivisione da parte degli operatori di alcuni principi fondamentali:

- la sosta a rotazione e a pagamento è favorevole per lo sviluppo commerciale dei centri urbani (vedi la Figura n. 10 sulla possibile redditività generata dai posti tariffati);
- la realizzazione dei parcheggi in struttura non è che un impiccio temporaneo alle attività commerciali, ma è fondamentale per la modernizzazione e l'accessibilità delle aree centrali;
- la tariffa è un elemento di regolazione fondamentale che prima o poi dovrà poter essere considerata tra i costi anche del sistema commerciale diffuso e non organizzato.

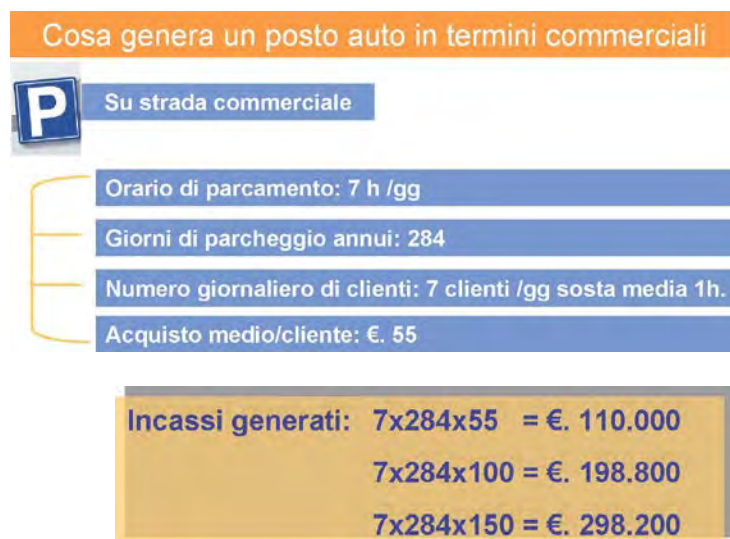


Fig. n. 10 – Possibile redditività generata dai posti auto tariffati

Cittadini e loro Associazioni

- Considerare che la sosta tariffata e la sosta nel parcheggio è un servizio e non una tassa;
- comprendere che la migliore qualità del vivere urbano si intende naturalmente in chiave residenziale, ma anche, inscindibilmente, in chiave turistica e commerciale. L'imperativo da seguire è quindi liberare, fornendo valide alternative, le strade e le piazze dal caos delle auto parcheggiate, spesso anche in doppia fila, che rendono impossibile la vita di chi le abita o le vuole visitare.
- guardare all'Europa: la realtà europea (parcheggi numerosissimi e trasporto pubblico diffuso, efficiente ed assai utilizzato) sconfessa, per molti versi, la tesi di chi in Italia si oppone così strenuamente alla realizzazione dei parcheggi: i vari comitati di cittadini contrari a tutto e una parte dell'ambientalismo locale, convinti che i parcheggi nei centri cittadini generino traffico aggiuntivo senza nessun beneficio.

CONCLUSIONI

La sosta (regolamentata e in struttura) è un settore la cui attività prevalente è di servizio; genera opportunità per il settore delle costruzioni, delle tecnologie, e offre importanti opportunità occupazionali: il gap infrastrutturale è attualmente stimato in 350.000 posti auto.

La sosta a pagamento è sostanzialmente il regolatore della domanda a vantaggio dell'equilibrio generale del sistema della mobilità.

Con le scelte strategiche giuste e una combinazione fra offerta, condizioni tariffarie, orari di funzionamento ed efficienza nel controllo e nella regolamentazione si arriva ad influenzare la scelta nella modalità di trasporto, obiettivo centrale per incidere sulla congestione.

Infatti un efficiente sistema della sosta contribuisce a:

- incrementare l'uso del sistema del trasporto pubblico;
- sviluppare forme alternative di trasporto;
- realizzare parcheggi in struttura in project financing;
- ottimizzare gli spazi pubblici e realizzare aree pedonali;
- intensificare e consolidare le attività commerciali e turistiche;
- incrementare i valori immobiliari.

Ci auguriamo che dopo più di 20 anni dalla L. 122 in Italia sia riconosciuta ai parcheggi pubblici la qualifica di infrastruttura del sistema della mobilità urbana, si riconoscano le straordinarie potenzialità del settore e che ci siano le condizioni per approvare una legge quadro per regolamentarlo, introducendo regole che riducano la cronica congestione nelle nostre strade, che aumentino la competitività delle nostre città e la vivibilità dell'ambiente urbano, vero patrimonio italiano, avvicinandoci alla realtà europea.

17 Aprile 2012

AIPARK – Sede Legale e Operativa

LAB/AF