

2020

CiViTAS

Cleaner and better transport in cities

PARK4SUMP

Motivi e principi-guida per la gestione dei parcheggi

park4sump.eu

Park4SUMP - La gestione dei parcheggi come contributo al cambiamento della mobilità urbana

Park4SUMP si propone come obiettivo di aiutare le città a integrare soluzioni innovative di gestione dei parcheggi all'interno dei SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans, Piani di Mobilità Urbana Sostenibile), al fine di ottenere miglioramenti di mobilità e qualità della vita.

Il progetto punta a stimolare l'innovazione nella gestione dei parcheggi e a trasformare le politiche da limitative ed operative di oggi verso pratiche più strategiche, efficaci e di ampio respiro.

16 città europee hanno collaborato con i nostri 6 partner tecnici e con 3 istituti di ricerca specializzati nella gestione dei parcheggi, per dimostrare e divulgare i vantaggi derivanti da una gestione strategica e intelligente dei parcheggi per una mobilità urbana sostenibile.

Questa pubblicazione è stata elaborata sulla base del lavoro di ricerca del progetto Park4SUMP, ma anche attraverso la raccolta di informazioni presenti in studi e pubblicazioni preesistenti (come il precedente progetto Push&Pull), da parte di partner del progetto e da terzi, riformulando ove necessario i testi e aggiungendone di nuovi. Vi invitiamo ad utilizzare il contenuto di questa brochure. Qualora lo utilizziate e lo distribuiate, vi chiediamo di fare riferimento al sito www.park4sump.eu.

Autori:
Robert Pressl e Tom Rye

Contatti:

Robert PRESSL
E-Mail: **pressl@fgm.at**
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

Edizione:
gennaio 2020

EDITORIALE



Robert PRESSL



Tom RYE

La prima edizione della brochure “16 Good Reasons for Parking Space Management (16 buone ragioni per la gestione dei parcheggi)” è stata un grande successo e ci è stato chiesto diverse volte quando sarebbe stata rilasciata una seconda edizione. Ora, nel 2020, a cinque anni dalla prima edizione e nell’ambito del progetto finanziato da H2020 Park4SUMP, siamo lieti di condividere con voi questa nuova versione. Abbiamo aggiornato gli argomenti più importanti e ne abbiamo aggiunti di nuovi. Inoltre, abbiamo deciso non solo di fornire argomentazioni a supporto della gestione dei parcheggi, ma anche di utilizzare la pubblicazione per aumentare la conoscenza da parte dei nostri lettori sui principi base per la gestione degli spazi dedicati ai parcheggi.

Ancora una volta, questo opuscolo vuole fornire le conoscenze necessarie per formulare argomentazioni politiche su solide basi, allo scopo di ridurre i problemi legati al parcheggio, e per promuovere in tal modo il trasporto sostenibile. La brochure dovrebbe rafforzare le argomentazioni dei politici, degli organi decisionali e degli operatori dei media, come i giornalisti, nella prospettiva di un processo di adozione di quelle che, a prima vista, possono sembrare decisioni impopolari, ma che in realtà sono provvedimenti razionali e sostenibili per la gestione dei parcheggi, sia su strada che al coperto.

Uno dei nostri scopi principali è quello di sottolineare come le politiche di parcheggio possano influenzare la pianificazione della mobilità e le scelte delle modalità di viaggio, agendo così come un elemento di cambiamento nella pianificazione della mobilità urbana. Il nostro obiettivo principale è dimostrare che la gestione dei parcheggi costituisce una delle colonne portanti della pianificazione della mobilità urbana sostenibile (SUMP). Vi è un bisogno vitale di promuovere la politica dei parcheggi da un ruolo meramente operativo a quello di componente strategica della pianificazione della mobilità. È fondamentale ricordare che la gestione dei parcheggi offre un ottimo rapporto qualità/prezzo, essendo di per sé a basso costo (molto spesso non richiede costi elevati per l’ infrastruttura) e di rapida implementazione, generando entrate che ne ammortizzano i costi, e sostenendo al contempo altre misure come il trasporto pubblico e le zone pedonali, allo scopo di indurre un cambiamento nelle scelte modali di trasporto.

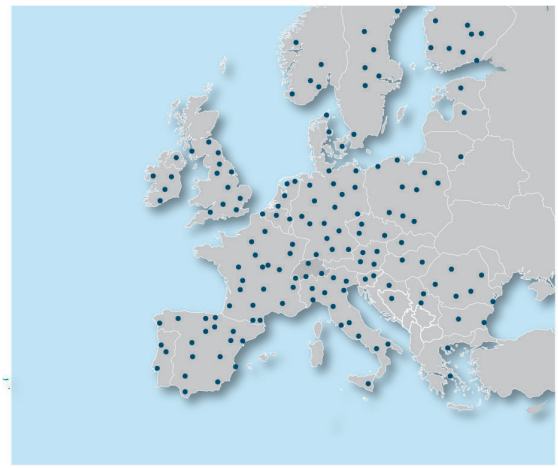
Speriamo che questa brochure possa offrirvi una prospettiva diversa nell’affrontare la gestione dei parcheggi e per illustrarne i vantaggi alle vostre città.

Robert PRESSL e Tom RYE

1 MANAGE URBAN MOBILITY!

Paragone tra misure restrittive

gestione della sosta



- bene accetta
- attuazione rapida
- investimenti contenuti

road pricing /congestion charging



- politicamente controversi
- attuazione a medio termine
- alti investimenti.

Il fatto è: la gestione della sosta è la chiave per gestire la mobilità urbana.

Praticamente ogni viaggio in auto finisce in uno stallo di sosta. Di conseguenza, gestire gli spazi di sosta significa gestire la domanda di uso dell'automobile e la congestione. Paragonata ad altre politiche di trasporto mirate alla gestione dell'uso dell'automobile, la gestione della sosts presenta due chiari vantaggi:

» la gestione della sosta di solito non richiede grandi investimenti, come nuove strade o trasporto pubblico extra, e può così essere realizzata in un periodo di tempo relativamente breve;

» la gestione della sosta esiste in quasi tutte le medie e grandi città europee. Ciò rende molto più facile la pubblica accettazione della gestione della sosta rispetto a nuovi modi di gestire l'uso dell'automobile, come ad esempio un progetto di congestion charging.

GESTISCI PRIMA QUELLO CHE HAI, NON AUMENTARE L'OFFERTA!

2



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: a fronte di un'apparente carenza di parcheggi, è preferibile cercare di migliorare la gestione di quelli esistenti, prima di valutare la costruzione di nuovi parcheggi.

Spesso si attribuisce il tempo perso per la ricerca di un parcheggio alla carenza di posti disponibili. In questi casi, spesso si ritiene che la città debba rispondere predisponendo nuove aree di parcheggio. Tuttavia, è proprio la gestione dei parcheggi esistenti che molto spesso rappresenta l'approccio più intelligente e più efficiente in termini di costi, dal momento che i parcheggi nelle zone al coperto sono spesso sottoutilizzati. Il più delle volte il problema può essere risolto con politiche di parcheggio volte a spostare la domanda dal parcheggio su strada ai parcheggi al coperto; soluzione molto più economica rispetto all'aumento dell'offerta. Queste strategie possono prevedere limitazioni temporali, adeguamenti tariffari e/o un maggior controllo delle soste. Inoltre, consigliamo di ottimizzare le modalità alternative. Rotterdam è un buon esempio di spostamento del parcheggio su strada verso il parcheggio al coperto.

3 SPAZIO PER LE PERSONE O PER LE MACCHINE?





Il fatto è: dobbiamo rendere le nostre città luoghi vivibili.

La predisposizione di estese aree di parcheggio negli edifici di nuova costruzione, e l'attenzione a fornire un sufficiente quantitativo di posti auto su strada rendono la città più adatta alle macchine che alle persone, dunque facile da percorrere con l'auto ma non a piedi. Come scrisse Jane Jacobs "Più il centro è interrotto e intervallato da parcheggi e garage, più diventa spento e deprimente, e non c'è nulla di più repellente di un centro morto". Le ampie aree di parcheggio su strada, soprattutto nei centri urbani, possono esercitare lo stesso effetto. Vogliamo di più dalle nostre strade: non devono essere solo uno spazio per il traffico e per la libera sosta. Desideriamo che vi sia anche prosperità economica, sicurezza, salute, possibilità di camminare e che si crei un ambiente piacevole. Ciò significa che occorre mettere in discussione il principio dei parcheggi disponibili per tutti e che le altre priorità dei piani di mobilità urbana sostenibile, come la qualità della vita e lo spazio per altri modi di trasporto, devono riflettersi nella politica dei parcheggi.

USO PIÙ PROFICUO DELLO SPAZIO PUBBLICO NELLE CITTÀ

4



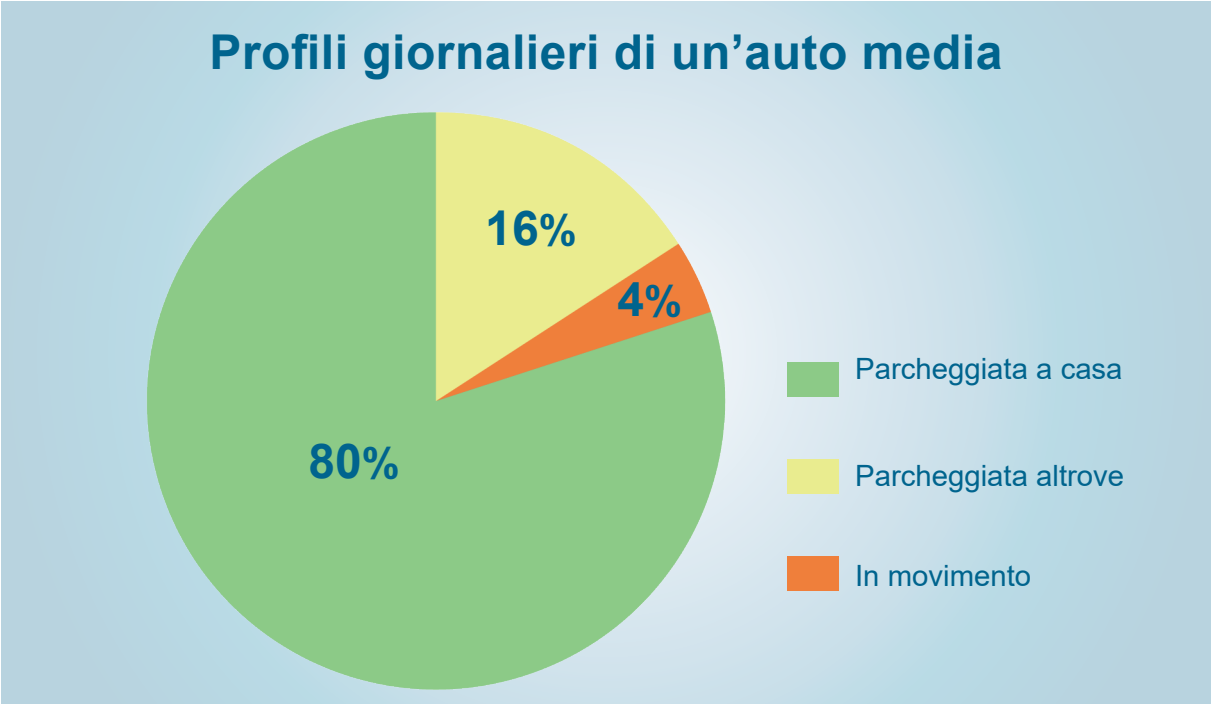
Foto FGM-AMOR

Il fatto è che la distribuzione degli spazi pubblici è spesso troppo orientata verso il parcheggio

Non è né facile né economico aumentare la quantità di spazio pubblico nelle nostre città, soprattutto in tempi di austerità, quando le autorità pubbliche non hanno abbastanza fondi per acquisire più terreni. Questa situazione pone l'accento sulla necessità di distribuire in modo più equo lo spazio pubblico già esistente, di cui una parte sproporzionatamente consistente è attualmente assegnata ai parcheggi. Nelle città moderne e intelligenti, è piuttosto impopolare togliere lo spazio da parchi, parchi giochi o aree dove le persone amano incontrarsi e socializzare. D'altro canto, i veicoli, sia in movimento che in sosta, ottengono più spazio di quanto dovrebbero, se si tiene conto delle relative ripartizioni modali. Vi sono molti esempi di come la ridistribuzione dello spazio urbano a discapito di quello disponibile per i parcheggi su strada sia associata a miglioramenti nell'economia locale: la città di Gand in Belgio è uno di questi esempi, poiché rappresenta un modello per le altre città della regione, a dispetto o forse a causa delle modifiche introdotte nell'ambito della politica di parcheggio orientata alla riduzione del numero di posti auto su strada.

Un altro esempio è la città spagnola di Vitoria Gasteiz, che è riuscita a ridurre la quota di utilizzo dell'auto dal 36% al 24%. Qui la riassegnazione degli spazi pubblici costituiva uno degli obiettivi principali della politica di gestione dei parcheggi della città.

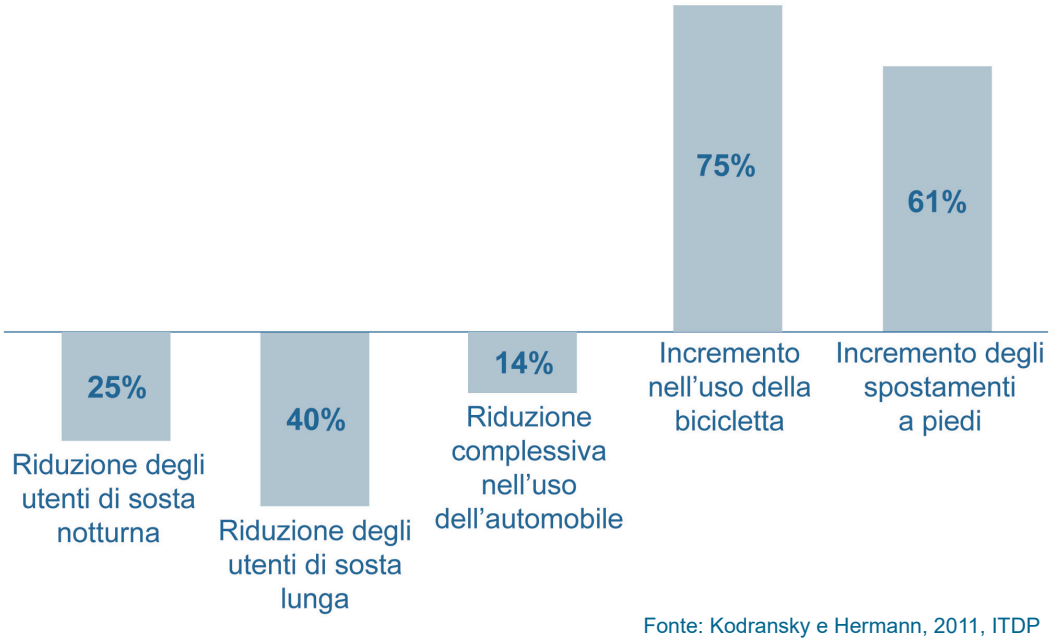
5 L'ECCESSO DI PARCHEGGI DIPONIBILI CONDUCE VERSO UN USO RIDOTTO DELLA VETTURA.



Il fatto è che per una singola macchina è necessario più di uno spazio di parcheggio: questo rappresenta un uso inefficiente dello spazio limitato.

In media, le auto private sono parcheggiate per l'80% del tempo a casa del proprietario, per il 16% altrove e sono in viaggio solo per il 4% del tempo - . e ovviamente il parcheggio è disponibile quasi a ogni destinazione. Pertanto, la disponibilità di parcheggio favorisce un uso notevolmente inefficiente delle risorse scarse. Ridurre la disponibilità di parcheggi incentiva le persone ad avvalersi della mobilità condivisa (trasporto pubblico, ride sharing), dove i veicoli sono in uso in una percentuale molto più cospicua di tempo, oppure a camminare o andare in bicicletta, modi di muoversi che comportano un utilizzo decisamente più efficiente dello spazio urbano.

Risultati della gestione della sosta a Monaco



Fonte: Kodransky e Hermann, 2011, ITDP

Il fatto è: la gestione della sosta contribuisce a una migliore scelta modale e quindi alla qualità della vita.

Una politica di eccessiva offerta di sosta contribuisce alla congestione del traffico e limita l'accessibilità per tutti: pedoni, ciclisti, utenti del servizio pubblico o automobilisti. Nonostante l'incremento dei posti auto nelle città da molti anni, la congestione è peggiorata; ciò dimostra chiaramente la necessità della gestione della sosta. Strategie efficaci di gestione della sosta sono il modo intelligente per affrontare una limitata accessibilità e scarso spazio pubblico.

All'inizio degli anni 90 la città di Monaco ha iniziato a concentrarsi sulla gestione della sosta come modo di ridurre l'uso dell'automobile nel centro della città. A quel tempo la congestione e le macchine parcheggiate per lungo tempo erano riconosciute come i principali condizionamenti alla qualità della vita. Furono introdotte diverse misure; fra le altre, due quartieri residenziali furono selezionati per ridurre il traffico da ricerca di parcheggio. Dopo aver attentamente studiato la giusta combinazione tra la sosta dei residenti e dei visitatori, furono introdotte nuovi criteri di gestione della sosta. Un anno dopo i risultati furono sorprendenti: una riduzione del 25% degli utenti di sosta notturna, una riduzione del 40% degli utenti di sosta lunga e la quasi totale eliminazione della sosta illegale e del traffico da ricerca della sosta. Nel 2008, dopo quasi una decade di gestione attiva della sosta, nell'intero centro della città l'uso dell'automobile è stato ridotto del 14%, l'uso della bicicletta è aumentato del 75% e gli spostamenti a piedi del 61% (Kodransky e Hermann, 2011, ITDP) .

7 DISPONETE GIÀ DI PARCHEGGI A SUFFICIENZA



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: dobbiamo pur parcheggiare le auto da qualche parte, ma questo implica necessariamente che ci occorrono più parcheggi?

Una delle lamentele più frequenti in città e nei centri urbani, soprattutto da parte dei negozianti e dei piccoli imprenditori, è che non vi è spazio a sufficienza per parcheggiare su strada e che occorre predisporre più parcheggi, sia su strada che al coperto ad un prezzo vantaggioso. Tuttavia, è importante sincerarsi che questo sia davvero il caso, prima di fornire un numero maggiore di posti auto e/o parcheggi più economici, anche perché un parcheggio aggiuntivo incoraggerà un maggiore uso dell'auto, come precedentemente illustrato.

Un'indagine sui tempi di sosta, mostrerà l'effettiva occupazione degli spazi nei giorni feriali e nei fine settimana, oltre a dare una buona indicazione delle tipologie di utenti (pendolari, residenti, acquirenti, negozianti stessi) che parcheggiano, in quali spazi e per quanto tempo. L'indagine mostrerà i luoghi dove la domanda è molto alta e dove si trovano posti auto liberi, aree che spesso sono molto vicine le une dalle altre. Per ridistribuire la domanda si possono poi introdurre misure di gestione come la modifica dei prezzi o della durata della sosta e i cittadini possono essere informati della presenza di parcheggi disponibili a pochi passi di distanza. È importante anche stabilire un equilibrio tra i prezzi dei parcheggi nelle zone al coperto e su strada, in quanto i parcheggi a pagamento nelle zone al coperto possono spesso risultare sottoutilizzati, dato che i prezzi nei parcheggi su strada sono più bassi e i conducenti preferiscono cercare lì uno spazio libero.



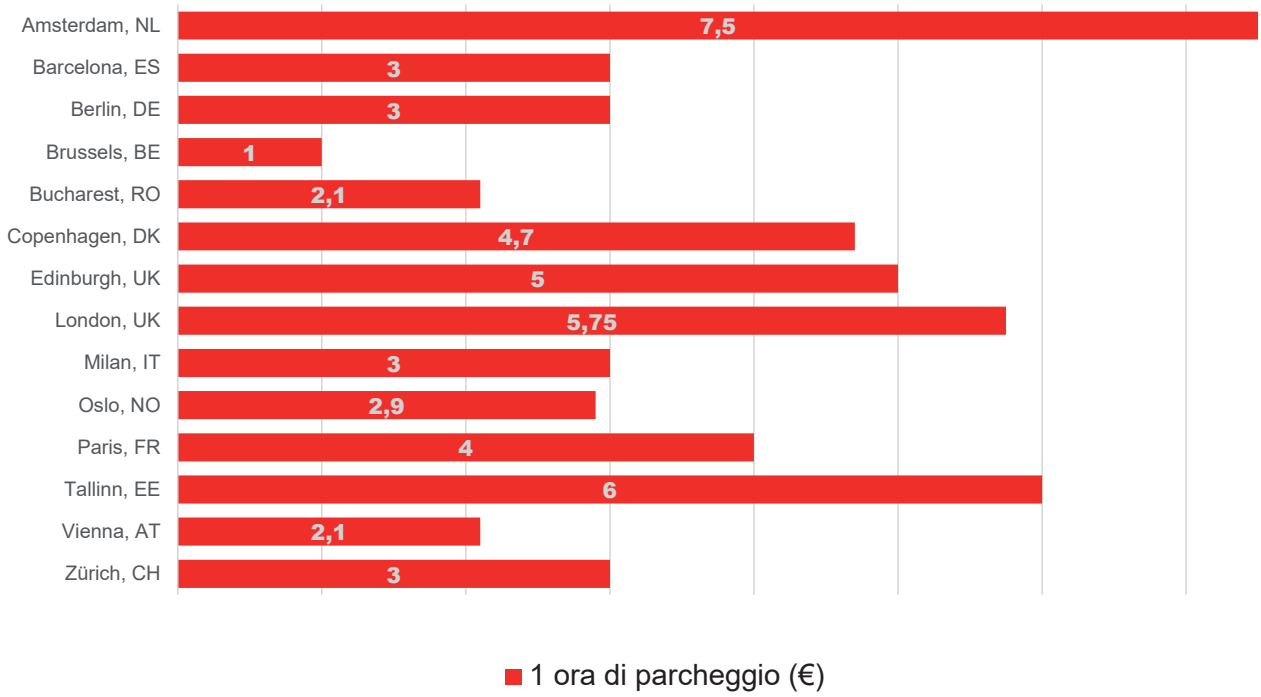
Foto: intervento di Paradox dal progetto Metamorphosis.

Il fatto è che il parcheggio sfrutta gli spazi pubblici, un bene che in realtà non è gratuito

“Parcheggiare ha un costo, anche se è gratuito per l’automobilista: lo spazio utilizzato potrebbe essere usato per altri scopi (avendo dunque un costo opportunità), ed i posti auto richiedono comunque dei costi di gestione e manutenzione. Se i conducenti non pagano il parcheggio, il costo è condiviso da tutti i cittadini, sia attraverso affitti più alti per i negozi in un centro commerciale (e quindi prezzi più alti al consumo), o attraverso tasse locali più elevate, qualora il comune avesse sovvenzionato un nuovo parcheggio. Spesso, le risorse spese nei parcheggi avrebbe potuto generare maggiori benefici se fossero state investite altrove. Tom Rye commenta: “Generalmente, il parcheggio è percepito come un bene pubblico e, come tale, soprattutto gli automobilisti ritengono debba essere gratuito”. Il parcheggio su strada utilizza spazi pubblici ma, come ha più volte sottolineato la politica di parcheggio della città di Groningen (Olanda), quando uno spazio è occupato da un’auto parcheggiata, viene effettivamente privatizzato dal conducente che vi ha parcheggiato, e nessun altro può utilizzarlo. Allo stesso modo, le rampe per l’accesso veicolare alle proprietà private lungo i marciapiedi possono essere utilizzati solo dal proprietario e dai suoi ospiti, quindi vi è nuovamente una privatizzazione dello spazio pubblico. Tutto ciò dimostra la necessità che i SUMP valutino se il parcheggio costituisce il miglior utilizzo dello spazio pubblico per il bene di tutti o se esistono utilizzi più validi, valorizzando le persone piuttosto che le automobili.

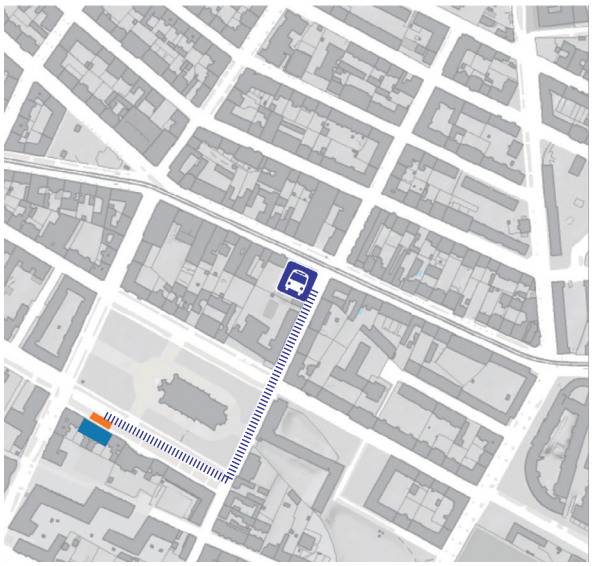
9 IL PARCHEGGIO È SPESSO SOVVENZIONATO

Costo per 1 ora di parcheggio su strada nella zona più costosa della città



Il fatto è che la tariffa che facciamo pagare per il parcheggio spesso non ne riflette il vero valore

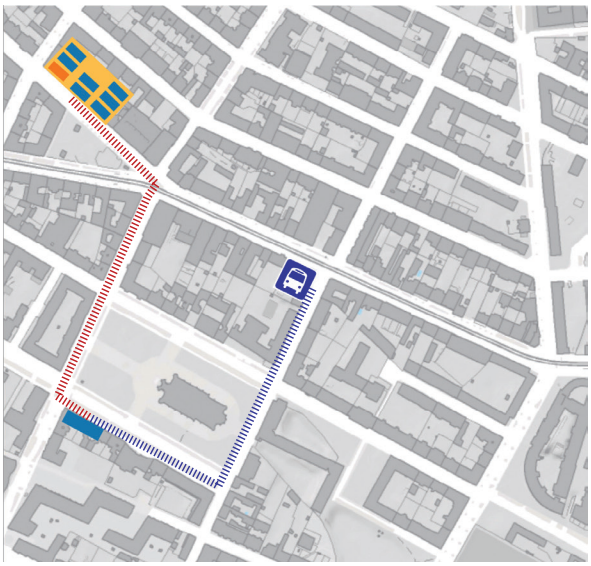
Il dato mostra i prezzi massimi per 1 ora di parcheggio su strada nel centro città di un campione di città europee. Se si tiene presente che un parcheggio occupa circa 15 metri quadrati di terreno, una tariffa di 1 euro all'ora si traduce in una sorta di affitto di 6,7 centesimi al metro quadro all'ora, ovvero 67 centesimi per dieci ore al giorno (periodo tipico di applicazione delle tariffe) oppure di 200 euro al metro quadro al mese, supponendo un'occupazione simile per 30 giorni al mese. La maggior parte degli edifici nelle zone centrali presenta più piani, il che rende un affitto nettamente superiore per ogni metro quadrato di superficie. Qualora siano fornite strutture di parcheggio coperto nelle zone riservate, i costi di investimento si sommano all'importo che deve essere addebitato se il costo reale del parcheggio deve essere recuperato per intero dall'utente. Tuttavia, questo spesso non accade e viene sovvenzionato dal comune per poter mantenere il prezzo "basso", con un costo da 4 a 5 € all'ora.



Parcheggiare direttamente davanti alla propria casa.

La distanza media dalla fermata del trasporto pubblico è 30 volte superiore.

PRIVILEGIO PER GLI AUTOMOBILISTI



Il parcheggio davanti alla propria casa è vietato, ma è possibile in un garage collettivo con una distanza pari alla fermata del trasporto pubblico.

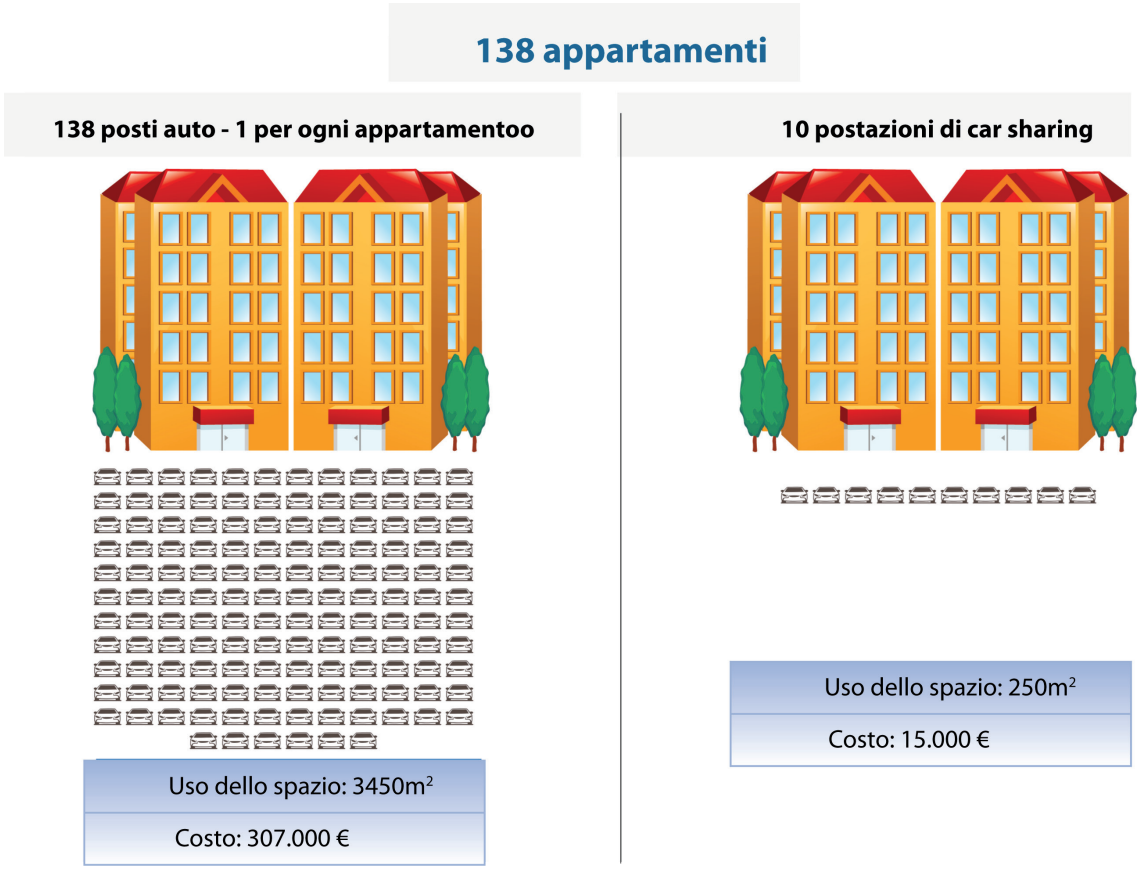
EQUO PER LE MODALITÀ ALTERNATIVE

Il fatto è che l'offerta di servizi di parcheggio influenzerà negativamente la scelta di modalità alternative, incoraggiando le persone a utilizzare la propria auto, aumentando la congestione.

Da quando è stato pubblicato il rapporto del Ministero dei trasporti del Regno Unito "Roads and the Generation of Traffic" (1994), ricerche e studi hanno dimostrato che l'offerta di nuova capacità stradale aumenta la domanda e i livelli di traffico e spesso la congestione che vi è associata. Esiste anche una relazione corroborata tra l'offerta di parcheggio e l'utilizzo dell'auto: dove i livelli del parcheggio sono superiori, una percentuale più alta di spostamenti è effettuata in auto. Infine, è anche evidente che le città con alcuni dei livelli di congestione più bassi, come Vienna e Zurigo, nel corso degli anni hanno perseguito una politica di determinazione dei prezzi dei parcheggi e di riduzione della disponibilità di posti auto nei nuovi edifici. Lo stesso vale per la città di Nottingham in Inghilterra, che tassa i posti auto riservati al personale di grandi aziende: anche qui la congestione è inferiore rispetto alle città dove tale tassa non è presente. Pertanto, se la riduzione della congestione è un obiettivo del SUMP, la gestione del parcheggio deve costituire una parte fondamentale del piano di mobilità. Se le città non regolano il parcheggio insieme al miglioramento delle modalità alternative, allora tutti gli sforzi per incoraggiare le persone a utilizzare i trasporti pubblici, ad andare a piedi o in bicicletta risulteranno molto meno efficaci. Invece, è necessario un classico approccio "dissuasivo ed incentivante".

11 VI È UNA CONNESSIONE TRA GESTIONE DEI PARCHEGGI E ALLOGGI A PREZZI RAGIONEVOLI

Riduzione dei costi immobiliari mediante la sostituzione del posto auto individuale per appartamento con posti auto condivisi



Fonte: Intelligent Wohnen im Wohnquartier. VCD 2018 (grafico adattato da FGM-AMOR)

Principi-guida: è più intelligente offrire ai nuovi residenti una gamma di opzioni di mobilità per cui sia necessario solo un numero minimo di posti auto.

Molte città prevedono ancora che ci sia corrispondenza tra quantità di parcheggi e unità di nuove abitazioni, indipendentemente dalla loro posizione geografica o da chi vi alloggerà. Tutto questo porta all'aumento dei costi immobiliari e del fabbisogno di terreni, il che si riflette sul prezzo delle nuove case. Un approccio flessibile in cui l'offerta di parcheggi è collegata all'accessibilità ai mezzi pubblici, piste ciclabili o pedonali , alle politiche di regolamentazione dei parcheggi su strada e al reddito delle persone che costituiscono il mercato di riferimento degli appartamenti, può portare a un'offerta più efficace di parcheggi, oltre che ad alloggi economicamente più accessibili. Il grafico sopra mostra chiaramente il costo dell'offerta di posti auto individuali in una zona residenziale, rispetto ai costi di un parcheggio condiviso.

Standard relativi all'offerta di sosta



Il fatto è: gli standard della sosta possono avere un impatto positivo sull'edilizia e altri progetti immobiliari.

Molto spesso i costi per costruire un posto auto in un garage o in una struttura interrata possono variare tra 20 e 40.000 euro. In molti progetti urbani di sviluppo la sosta gioca un ruolo importante, specialmente dal punto di vista della fattibilità finanziaria del progetto. I requisiti – conosciuti anche come standard o norme sulla sosta – sono una questione fondamentale per gli immobili e la chiave per assicurarsi un legame tra la rigenerazione urbana e la mobilità sostenibile. Standard massimi di sosta dovrebbero prendere il posto di quelli minimi, specialmente in aree dove c'è un controllo effettivo della sosta su strada.

Gli standard relativi all'offerta di sosta potrebbero essere proporzionati al livello di accessibilità offerta dal trasporto pubblico. Se un'area è ben servita dal trasporto pubblico meno persone che utilizzano l'area in via di sviluppo useranno l'automobile. I requisiti minimi di sosta possono anche essere eliminati per stimolare una crescita sostenibile, come è recentemente accaduto a San Paolo (ITDP, 2014) o già per alcuni anni ad Amsterdam, Zurigo, in alcune parti di Parigi o in molte parti della Gran Bretagna.

13 DECARBONIZZAZIONE - LOTTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI



Foto: Martin Rojak

Principio-guida: ridurre le emissioni di CO_2 anziché aumentarle.

Mitigare gli effetti del cambiamento climatico nelle città sta diventando un argomento scottante, le città stanno cercando soluzioni per ridurre l'effetto delle temperature elevate sulla popolazione residente. In tal senso, la conversione del parcheggio su strada in uno spazio verde con alberi potrebbe mitigare il cambiamento climatico attraverso il cambiamento d'uso da uno spazio che contribuisce all'uso dell'auto e quindi alle emissioni, ad uno che funge da fonte di assorbimento del carbonio. Se un'auto media percorre 35 km al giorno e l'eliminazione di un posto auto riduce il chilometraggio giornaliero di 7 km, con un livello medio di emissioni di 180 g CO_2/km si riducono 1,26 kg di CO_2 al giorno. Nel frattempo, supponendo che gli alberi siano piantati ex-novo e che sia possibile piantarne due in ogni ex parcheggio, questi assorbiranno fino a 6.400 kg di CO_2 al giorno, a seconda del tipo di albero e tenendo conto della fotosintesi. Inoltre, ogni albero (alto 20 m e con circa 600.000 foglie) produce in media 4,6 tonnellate di ossigeno, sufficienti a soddisfare il fabbisogno di circa 10 persone.

LA GESTIONE DEI PARCHEGGI NON È SUICIDIO POLITICO

14



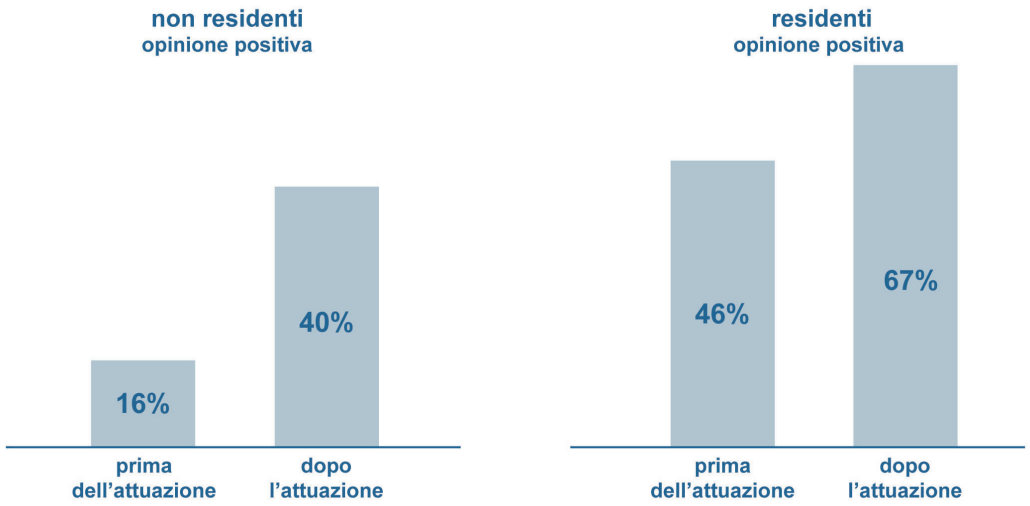
Principio-guida: il sostegno politico non viene meno modificando la gestione dei parcheggi.

Se le misure di gestione dei parcheggi sono pianificate con cura, sono eque e la destinazione del denaro è trasparente e se, soprattutto, è chiaro come tali provvedimenti migliorano la città e la situazione dei parcheggi, allora non porteranno alla perdita delle elezioni. In realtà, molte città hanno rilevato che quando una nuova gestione dei parcheggi introdotta in una circoscrizione da buoni risultati, molti altri quartieri ne faranno richiesta.

15 LA RESISTENZA INIZIALE DIVIENE SOSTEGNO!

Accettazione della gestione della sosta

Vienna, distretti 6 – 9



Fonte: COST 342, 2005

Il fatto è: le persone di solito, si lamentano prima che sia introdotta una nuova politica dei parcheggi, ma l'opposizione iniziale diviene sostegno quando verificano quali sono i risultati!

Una nuova politica dei parcheggi migliora la qualità della vita nelle città e sebbene i cittadini possono lamentarsi quando viene pianificata, l'apprezzeranno una volta attuata. Città come Amsterdam, Copenhagen, Monaco, Londra, Gent, Zurigo, Strasburgo, Barcellona e così via hanno una lunga tradizione nella politica dei parcheggi e i cittadini ne beneficiano.

"L'impatto di queste nuove politiche dei parcheggi è stato impressionante: centri cittadini rivitalizzati e prosperi; riduzioni significative degli spostamenti in automobile; riduzione dell'inquinamento dell'aria; e miglioramento generale della qualità della vita" (Kodransky e Hermann, 2011, ITDP).

Questo brano - di ricercatori americani che studiano l'approccio europeo alla politica dei parcheggi – riassume perfettamente il potenziale della politica dei parcheggi per creare città migliori.

Uno studio realizzato a Vienna mostra le differenze nell'atteggiamento prima e dopo l'attuazione della politica dei parcheggi. Riassumendo, l'accettazione dopo l'attuazione era considerevolmente più alta di prima. I non-residenti con atteggiamento negativo sono diminuiti dal 68 al 54%, mentre le opinioni positive sono aumentate dal 16 al 40%. L'atteggiamento positivo dei residenti è aumentato, dopo l'attuazione, fino al 67% (dal 46% di prima), mentre l'atteggiamento negativo è diminuito dal 34 al 30% (COST 342, 2005).



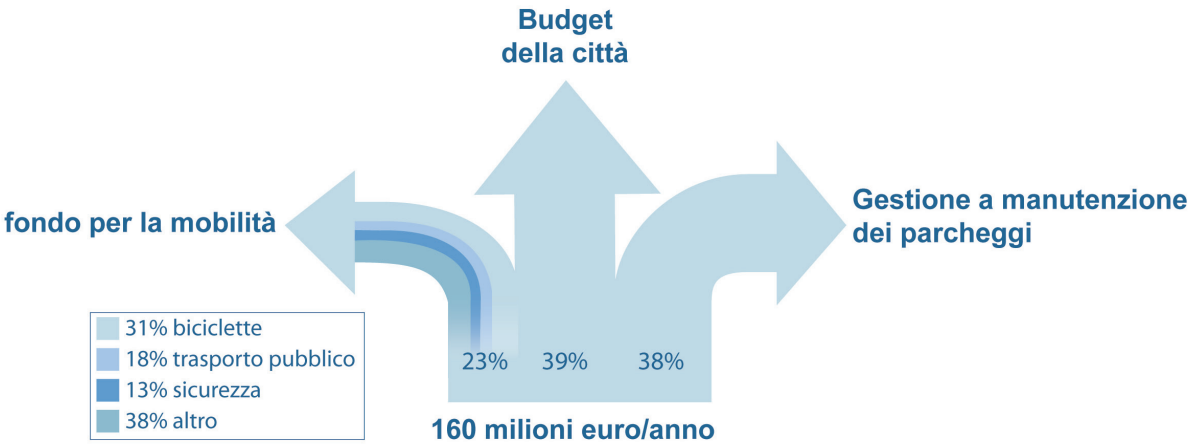
Foto: FGM-AMOR

Principio-guida: usate il budget dei parcheggi come incentivo per aumentare l'accettazione del parcheggio a pagamento.

Se una parte delle risorse raccolte dai parcheggi a pagamento viene resa disponibile alla comunità locale che potrà decidere come spenderlo, ciò potrebbe aumentare l'accettazione di provvedimenti di parcheggi a pagamento. in questo caso infatti la destinazione del denaro risulta certa e i residenti locali e le imprese sentiranno di avere la situazione più sotto controllo. Naturalmente il denaro non deve essere speso necessariamente per provvedimenti di trasporto, ma potrebbe essere speso per altre iniziative di miglioramento dell'ambiente locale, come parchi giochi e così via.

17 LA POLITICA DI PARCHEGGIO SI PAGA DA SÉ!

Uso dei proventi dei parcheggi in Amsterdam



Fonte: The Amsterdam Mobility Fund, 2014

Il fatto è: le chiavi per il successo della gestione della sosta sono tariffe corrette e sanzioni adeguate.

Spesso le città sono dipendenti dai governi nazionali per una larga parte del loro budget. Negli anni scorsi, riduzioni dei contributi governativi ai budget delle città sono intervenute quasi dappertutto. Le tasse sulla proprietà in molte città sono una fonte primaria di entrata. Con l'eccezione di poche grandi città, le entrate dalla proprietà si sono ridotte in Europa, riducendo le entrate locali. Le politche di parcheggio,o l'approccio PUSH&PULL può contribuire ad incrementare le entrate locali, senza incrementare -o perfino ridurre- la pressione fiscale sui residenti, migliorando al tempo stesso le alternative all'uso dell'auto. Queste entrate dovrebbero, almeno in parte, finanziare la mobilità sostenibile locale.

In Amsterdam, per esempio, le entrate lorde dai parcheggi erano nel 2012 di 160M€. Circa il 38% di queste risorse è stato utilizzato nella manutenzione dei parcheggi, il 39% è confluito nel budget generale ed il 23% nel finanziamento della mobilità (31% per la ciclabilità, 18% per il trasporto pubblico, 13% per migliorare la sicurezza). Altre città come Gent, Barcelona, Graz or Nottingham (tramite la Workplace Parking Levy) hanno seguito un simile approccio.

ESISTONO GLI STRUMENTI PER GESTIRE EFFICACEMENTE LA DOMANDA DI PARCHEGGI

18



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: tre potenti strumenti per la gestione del parcheggio: durata, tariffe e permessi.

Nei luoghi in cui la domanda di parcheggio supera l'offerta, invece di rispondere automaticamente predisponendo più parcheggi, si possono usare degli strumenti di gestione per dare priorità e regolare l'accesso allo spazio limitato. Gli strumenti principali sono: la limitazione della durata della sosta, la determinazione di tariffe per l'uso della sosta e il rilascio di permessi (talvolta a pagamento) per alcuni tipi di utenti, ad esempio i residenti, per consentir loro un accesso preferenziale allo spazio pubblico. Per favorire l'accettazione si consiglia di partire dalle aree dove la domanda di parcheggio è più elevata ed è associata ad un basso regime di restrizioni (prezzi bassi, ampi limiti di sosta massima). L'aumento della tariffa può essere introdotto in un secondo momento, così come la riduzione del tempo di sosta consentito.

19 INDIVIDUARE IL GIUSTO EQUILIBRIO PER IL SUCCESSO!

Le tariffe dipendono dalla politica e dagli obiettivi



Fonte: ©iStock.com/faberfoto_it

Il fatto è: le chiavi per il successo della gestione della sosta sono tariffe corrette e sanzioni adeguate.

Investimenti a lungo termine in parcheggi coperti - sia privati che pubblici – nella maggior parte dei casi in molte aree sono stati una parte essenziale della politica della sosta. In teoria le tariffe dovrebbero essere ben bilanciate, sia nei parcheggi al coperto che su strada. Ma il rapporto tra la tariffa della sosta nei parcheggi al coperto e su strada non è lo stesso nelle città Europee.

Alcune città applicano tariffe più alte su strada, altre nei parcheggi al coperto. Generalmente, tariffe di sosta su strada più alte – paragonate a quelle per la sosta nei parcheggi al coperto – dovrebbero portare a un più basso livello di traffico da ricerca del parcheggio e rendere i parcheggi al coperto più competitivi. Questa è una strategia importante quando si negozia con investitori privati riguardo alla costruzione di parcheggi al coperto.

Vedi anche il capitolo “Ridurre il traffico da ricerca del parcheggio”.

MANTENERE SEMPRE UNA CERTA QUANTITÀ DI AREE DI PARCHEGGIO DISPONIBILI

20



Principio-guida: assicurarsi che alcune particolari categorie di utenti possano trovare facilmente parcheggio.

Mentre la gestione dei parcheggi può avere come obiettivo la riduzione dell'offerta complessiva di posti auto, vi possono essere alcune categorie di utenti a cui i politici locali vogliono invece consentire di trovare parcheggio facilmente. Potrebbe trattarsi di residenti e/o utenti per attività commerciali. Una volta avviata la politica di gestione dei parcheggi in alcune città, si potrebbe dare meno peso ad assicurare la disponibilità di posti auto per clienti o acquirenti. Ma quando la gestione dei parcheggi viene introdotta per la prima volta, la disponibilità di parcheggio per questo tipo di utenti è spesso visto come un problema fondamentale, e in molte città lo rimane (anche se, naturalmente, il traffico generato dalle attività commerciali/tempo libero può anche essere fonte di congestione e inquinamento).

Una regola generale adottata da numerosi gestori dei parcheggi prevede che il tasso di occupazione dei parcheggi non debba superare l'85%. Qualora ciò accadesse, i prezzi dovrebbero subire un incremento. Se dovesse essere raggiunta la capienza dell'85%, vorrebbe dire che il traffico derivante dalla ricerca di un parcheggio, e la congestione che ne deriva, sarebbero ridotti al minimo. Alcuni hanno suggerito che seguire la regola dell'85% potrebbe portare a un eccesso di offerta e certamente dovrebbe essere applicata esclusivamente al parcheggio su strada, dove l'offerta è fissa, e non per la determinazione della superficie nelle aree di parcheggio da rendere disponibili per i nuovi edifici.

21 BILANCIARE LA DISPONIBILITÀ DEI POSTI NEI PARCHEGGI





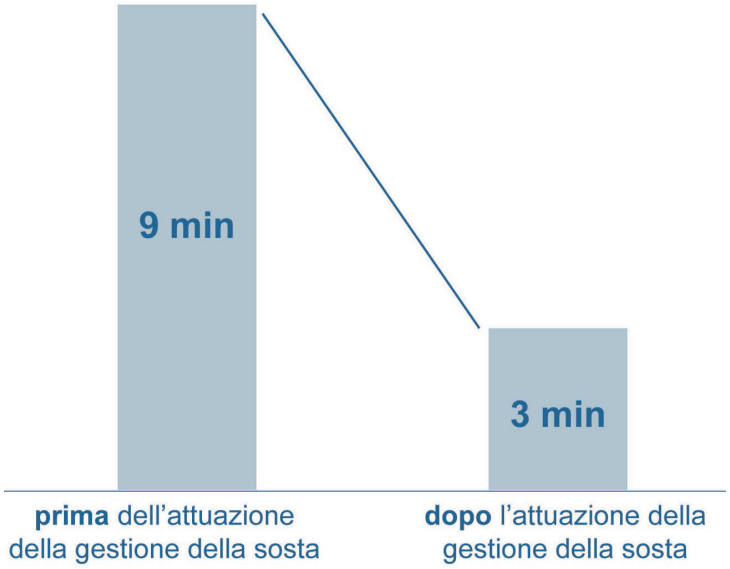
Fotos: Stadt Zürich

Principio-guida: il limite di offerta dei parcheggi a Zurigo: per ogni nuovo posto al coperto, deve essere rimosso un parcheggio su strada

Il limite di offerta di parcheggi si proponeva di raggiungere un equilibrio tra le richieste di maggiore pedonalizzazione e la domanda crescente di parcheggi disponibili da parte delle attività commerciali e delle imprese . Pertanto, è stato raggiunto un compromesso: quando viene costruito un nuovo parcheggio coperto, viene ridotto il medesimo numero di posti auto su strada. Lo spazio su strada viene riconvertito in piste ciclabili, zone pedonali e aree verdi.

Tempo medio per trovare un parcheggio

Vienna, distretti 6 – 9



Fonte: COST 342, 2005

Il fatto è: la gestione della sosta porta a una diminuzione del traffico da ricerca del parcheggio!

Girare alla ricerca di un parcheggio porta non solo a maggiori costi per gli automobilisti (tempo e benzina in più), ma ha anche conseguenze negative per la società, come maggiore inquinamento, rumore e incidenti. Kodransky e Hermann, 2011, ITDP stimano che fino al 50% della congestione è causata dal girare a vuoto degli automobilisti alla ricerca di un parcheggio a buon mercato. L'evidenza suggerisce che la gestione efficiente della sosta insieme a un meccanismo economico che armonizzi le tariffe per la sosta su e fuori strada riducano considerevolmente il girare alla ricerca del parcheggio.

Uno studio nei distretti 6 – 9 di Vienna dimostra una diminuzione del traffico causato dalla ricerca del parcheggio da 10 milioni di km/autoveicoli/anno a 3.3, e cioè 2/3. Mentre prima dell'introduzione della gestione della sosta la ricerca del parcheggio assommava al 25% del volume totale di traffico, ora assomma solo al 10%. È stato accertato che nei distretti 6-9 il tempo medio per trovare un parcheggio si è ridotto da circa 9 a neppure 3 minuti dopo l'attuazione della gestione della sosta (COST 342, 2005).

Vedi anche: "Individuare il giusto equilibrio per il successo!"

23 ASPETTATE DI VERIFICARE LA DOMANDA EFFETTIVA PRIMA DI ADEGUARE L'OFFERTA ALLA DOMANDA PREVISTA



Foto: Stadt Freiburg

Principio-guida: pianificate lo spazio che vi occorre per un garage, ma costruitelo solo se è davvero necessario, quindi sulla base della domanda effettiva, non prevista. Nel frattempo, utilizzate lo spazio per altri scopi.

Il principio è quello di anticipare la domanda di parcheggio prevista e di avere un piano per soddisfarla, ma non di costruire parcheggi per soddisfare la totalità della domanda prevista finché la zona residenziale non è operativa e non è possibile osservare la domanda reale di parcheggi. Nel quartiere Vauban di Friburgo è stato adottato questo approccio: in primo luogo, lo spazio è stato riservato a un parcheggio pubblico (ma non è stato costruito); in secondo luogo, lo spazio è stato utilizzato, temporaneamente, per un parco giochi; in terzo luogo, è stata osservata la reale richiesta di parcheggio ed è emerso che non occorrevano posti auto aggiuntivi. Inoltre, il fatto che lo spazio sia ora utilizzato come parco giochi rende più difficile convertirlo in parcheggio, dal punto di vista dell'accettabilità da parte del pubblico.

IL CONTROLLO DELLE SOSTE È NECESSARIO, NON È INGIUSTO

24



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: il controllo della sosta è necessario perché migliora la situazione dei parcheggi.

Gli strumenti di gestione dei parcheggi non funzioneranno se non saranno applicati. Quando qualcosa da gratuito e libero per tutti diventa regolamentato e/o dotato di prezzo, e viene introdotto il relativo meccanismo di controllo, spesso si verificano reazioni negative. Come si possono minimizzare queste reazioni? Prima di tutto, rendete equi i regolamenti e le procedure di controllo delle soste: ad esempio, aumentate la multa dove il parcheggio blocca altri tipi di traffico e assicuratevi che tutti corrano il medesimo rischio di ricevere una multa se infrangono una regola. Nella fase iniziale, non fate una multa per la prima o seconda infrazione, ma limitatevi ad ammonire. Informate gli utenti di come verranno investiti le risorse incassate dalle multe e con quali modalità. Inoltre, è necessario istruire i controllori delle soste affinché possano fornire assistenza agli utenti dei parcheggi e rispondere alle loro domande, non limitarsi semplicemente a fare le multe.

25 SPERIMENTATE NUOVI UTILIZZI DEGLI SPAZI DEDICATI AI PARCHEGGI IN VIA TEMPORANEA COSÌ DA AUMENTARNE L'ACCETTAZIONE



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: sperimentate nuove forme di utilizzo delle aree adibite a parcheggio - se non funzionano potete sempre tornare indietro!

Per i cittadini spesso è difficile immaginare cambiamenti nel paesaggio urbano, il che significa che possono reagire in modo eccessivo alle nuove proposte, spesso in senso negativo. Ciò vale soprattutto per i cittadini che amano partecipare alla funzione pubblica, prendendo parte ad attività di concertazione/partecipazione.

Ad ogni modo, un parcheggio su strada può essere convertito ad altro uso anche solo temporaneamente, e venire ripristinato se necessario. Questo favorisce nei cittadini la convinzione di poter convivere facilmente con tale cambiamento, persino di apprezzarlo. La città di Rotterdam ha adottato questo approccio in molte strade, trasformando temporaneamente i posti auto in ristoranti terrazzati, spazio pubblico o parcheggi per biciclette, dimostrando in tal modo ai cittadini che erano soluzioni fattibili e per ottenerne l'accettazione ai fini di una successiva modifica permanente.



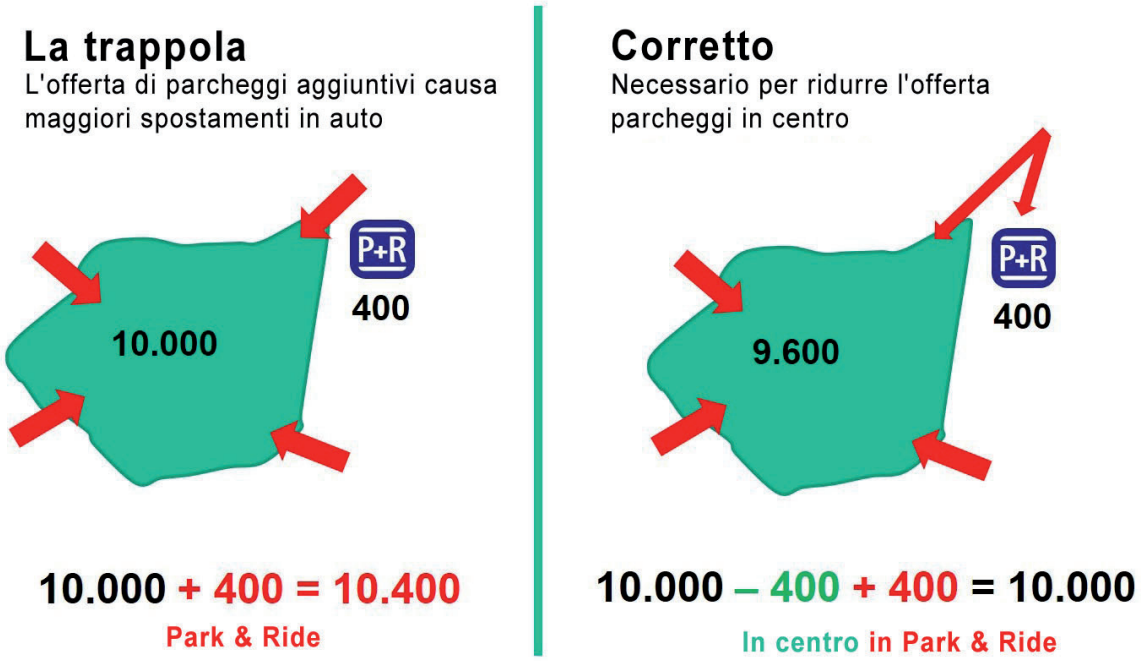
Foto: Hr. Schön

Princio-giuida: Parcheggi coperti condivisi per sostenere un comportamento più sostenibile dei trasporti.

Anziché dotare ogni edificio dei propri parcheggi, costruite un parcheggio separato più grande a una certa distanza, che possa servire tutti gli edifici dell'area residenziale.

È normale che ogni nuova casa o condominio disponga del proprio garage. Una soluzione alternativa è quella di costruire un unico grande garage per servire l'intera area residenziale, ma a una certa distanza dalle abitazioni. Si riducono così i costi di costruzione, si libera lo spazio intorno agli edifici per le aree verdi e si incoraggia i cittadini a utilizzare modalità sostenibili. Un pioniere di questo approccio è la nota zona residenziale Vauban di Friburgo in Germania, dove i residenti possono guidare fino al loro condominio per caricare e scaricare le loro auto, ma dove il parcheggio è situato in un unico grande garage a circa 300 metri di distanza. La distanza supplementare da casa all'auto parcheggiata incoraggia le camminate, l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici per gite locali, liberando lo spazio intorno alle abitazioni per luoghi più piacevoli, come i parchi giochi e i bar.

27 PARK AND RIDE - NON È UNA PANACEA, MA È IMPORTANTE A LIVELLO POLITICO E SARÀ UTILE SE IMPLEMENTATO CORRETTAMENTE



Principio-guida: le politiche di Park and Ride dovrebbero sostituire le aree di parcheggio del centro città, non incrementarle.

La soluzione Park and Ride è spesso considerata come una panacea per i problemi di parcheggio e viene richiamata ogni volta che la gestione dei parcheggi viene introdotta nelle cittadine e nei centri urbani. Tuttavia, vi sono diversi principi importanti da tenere presenti nel caso l'investimento in P&R è veramente finalizzato a sostenere il SUMP (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) della città e a funzionare correttamente (rendendo così giustificati sia gli investimenti che i relativi costi operativi):

- Il nuovo parcheggio P&R non dovrebbe aggiungersi all'offerta totale di aree di parcheggio presente in città. Se lo dovesse fare, ciò aumenterebbe solo l'uso dell'auto. Quindi, ad esempio 500 nuovi posti P&R dovrebbero sostituire, non aggiungere 500 spazi disponibili in città.
- Nelle città più piccole, le aree P&R potrebbero non essere utili, poiché la maggior parte della domanda di viaggio proviene dall'interno della città e il parcheggio gratuito è già disponibile su strada, a pochi passi dal centro. In tal modo, i cittadini non dovranno parcheggiare fuori dalla cittadina per poi dover prendere un autobus.
- I servizi P&R di autobus, tram o ferrovie devono essere allettanti, a buon mercato e facili da usare.
- Persino un grande sistema P&R con circa 10.000 spazi in una città di 200.000 persone potrà soddisfare solo una piccola parte della domanda totale di viaggi.
- Le stazioni di P&R dovrebbero idealmente essere posizionate vicino ai punti di origine degli spostamenti dei viaggiatori e non di arrivo, in quanto ciò ridurrà al massimo i viaggi e le emissioni di CO_2 e l'accettazione del passaggio al trasporto pubblico risulterà più alta, come se i conducenti avessero già percorso la maggior parte del viaggio.



Foto FGM-AMOR

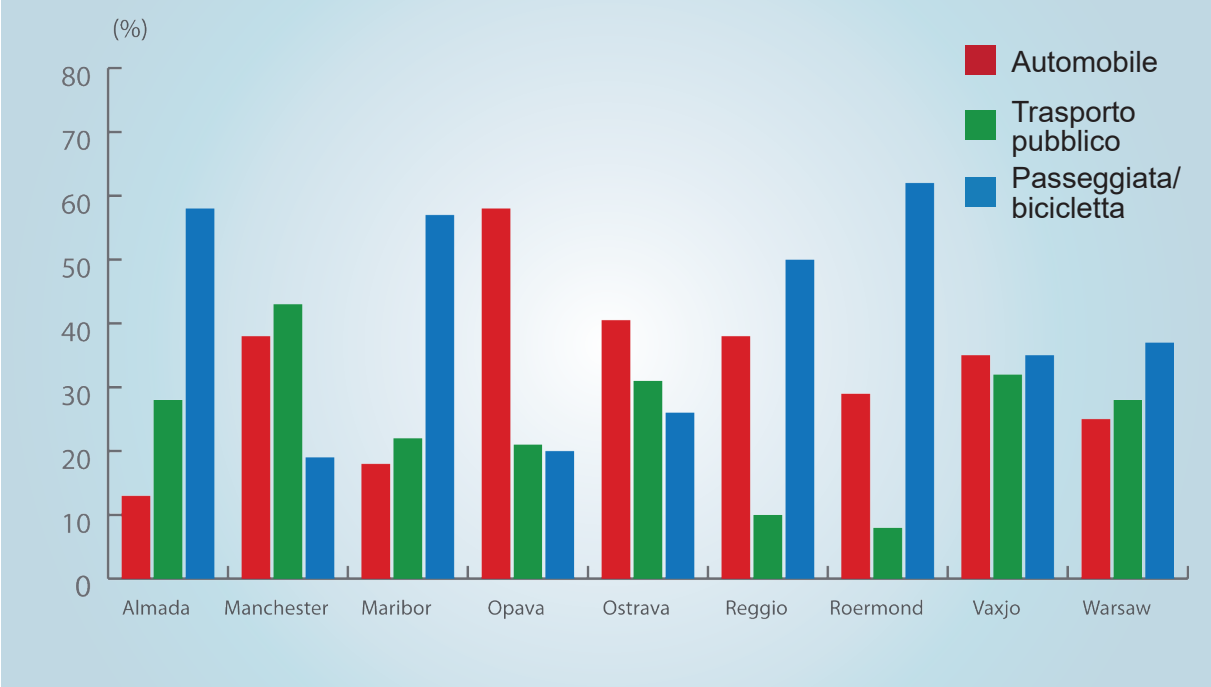
Principio-guida: uso multiplo di parcheggi scarsi per liberare ulteriore spazio pubblico.

I posti auto sono spesso liberi per gran parte del tempo, ad esempio, i parcheggi dei supermercati sono raramente occupati di notte e raggiungono la massima capienza solo negli orari di punta dello shopping. L'uso multiplo di tali spazi può ridurre la domanda di parcheggio in altre aree, liberandola per altri usi, e/o diminuire i costi di investimento in nuovi parcheggi nelle zone riservate. La città belga di Sint Niklaas ha implementato il concetto di parcheggio condiviso su una strada chiamata Vijfstraten, uno dei principali corridoi del centro città. La città voleva creare piste ciclabili separate su Vifjstraten, ma poteva riuscirvi solo attraverso la rimozione dei parcheggi su strada attualmente utilizzati dai residenti. La città ha stipulato un accordo con un supermercato situato sulla strada per consentire ai residenti di Vijfstraten di sostare nel parcheggio del supermercato anziché sulla strada. L'orario di picco della domanda di parcheggio dei residenti non coincideva con l'orario di picco della domanda degli acquirenti, quindi c'era parcheggio a sufficienza per tutti.

Sint Niklaas ha implementato un altro approccio intelligente dopo l'uso multiplo dello spazio pubblico scarso per il parcheggio. Le zone di carico e scarico merci sulla Stationsstraat sono utilizzate come aree di parcheggio per le biciclette al di fuori degli orari di lavoro.

29 IL PARCHEGGIO NON È ESSENZIALE PER STIMOLARE LE VENDITE AL DETTAGLIO

Spesa media di shopping per viaggio moltiplicata per la quota di utilizzo del mezzo di trasporto e moltiplicata per la frequenza delle visite per anno



Fonte: The RESOLVE M&E Tool – Consumers survey (2017+2018)

Il fatto è che i conducenti di auto privata spesso non sono i migliori clienti.

Spesso, soprattutto da parte dei commercianti e politici locali un collegamento automatico è stabilito tra la quantità dei parcheggi disponibili per gli acquirenti ed il volume di vendite al dettaglio dei negozi locali, ma i fatti dimostrano che la realtà è decisamente più complessa. Gli acquirenti apprezzano la gamma dei negozi e l'ambiente dello shopping, e non esiste un legame chiaro tra il volume di vendita al dettaglio e la disponibilità dei parcheggi ed il livello delle tariffe, qualora questi ultimi fossero a pagamento. Questa complessità si riflette anche nei risultati della ricerca condotta con 8 città dell'Europa settentrionale, meridionale, orientale e occidentale - The RESOLVE M&E Tool - Sondaggio sui clienti e sui rivenditori (2017 e 2018) (vedere il grafico). Dalla ricerca emerge chiaramente che nella maggior parte delle città i conducenti delle auto private non sono quelli che contribuiscono maggiormente alla domanda ed alle vendite al dettaglio. Pertanto, è importante considerare le esigenze degli acquirenti che non arrivano in auto. Spesso si tratta di uno di shopping di alta qualità e a misura d'uomo, svincolato dall'uso dell'auto. Per coloro che viaggiano in auto, può essere importante la disponibilità del parcheggio (anche se non necessariamente a costo zero), il che significa predisporre tariffe e limiti di tempo per il parcheggio, in modo che i parcheggi vicino ai negozi non siano occupati da clienti che effettuano soste a lungo termine.

Anche il traffico statico causa rischi!



Foto: Robert Pressl

Il fatto è: la gestione della sosta contribuisce alla sicurezza stradale!

I bambini, a causa della loro bassa statura, fronteggiano un alto rischio di incidenti agli incroci, agli attraversamenti pedonali dove le automobili sono parcheggiate troppo vicine, perfino con auto che procede a bassa velocità in aree residenziali ad alta densità di sosta su entrambi i lati della strada. La politica di parcheggio e specialmente l'applicazione coordinata

di regolamenti e leggi dà un grandissimo contributo alla sicurezza stradale, assicurando una buona visibilità per i pedoni ai passaggi pedonali e per tutti gli utenti agli incroci.

In quartieri ad alta densità abitativa di recente costruzione, dove le strade sono "sovraccariche" di auto in sosta, perfino i pompieri sostengono la necessità di un controllo adeguato per assicurare l'accesso in caso di incendio.

31 IL VOSTRO CONTROLLO SOSTE È EFFICACE?



Foto FGM-AMOR

Orientamento di policy: persino quando il controllo soste esiste sulla carta, il più delle volte viene implementato solo in parte perché tale incarico viene assegnato al personale non adeguato.

Il controllo soste viene spesso suddiviso tra organizzazioni diverse. Mentre la polizia di solito si occupa delle violazioni dei parcheggi, sono gli enti pubblici o privati a controllare i parcheggi a pagamento. Questi ultimi sono per lo più efficaci, ma la polizia spesso non dispone di tempo a sufficienza e ha compiti più importanti da svolgere del controllo delle violazioni dei parcheggi. Una soluzione che viene frequentemente impiegata in questa situazione è quella di trasferire la responsabilità delle attività di controllo soste dalla polizia ad enti privati o pubblici. Questi enti si occuperebbero di controllare ogni violazione del parcheggio, che poi trasmetteranno alla polizia, la quale emetterà la multa vera e propria.

Il passaggio successivo prevede la completa depenalizzazione della violazione dei parcheggi, così da consentire al personale di tali enti di effettuare il controllo soste senza l'intervento della polizia. Uno dei principali vantaggi di questa soluzione è che le entrate derivanti dalle multe diventano di proprietà della città, anziché dello Stato.



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: l'uso dello spazio pubblico non dovrebbe mai essere gratuito, nemmeno per i veicoli ecologici.

Alcune città danno la preferenza o concedono vantaggi ai conducenti di veicoli a zero emissioni, fornendo loro parcheggi a tariffe ridotte o addirittura la sosta gratuita nelle zone dove per altri veicoli è a pagamento. Ma questa rappresenta davvero la giusta soluzione per affrontare la scarsità di spazio pubblico? Un veicolo elettrico occupa comunque il medesimo stesso spazio di un veicolo convenzionale.

Un altro esempio di tale uso dello spazio pubblico è l'installazione di stazioni di ricarica sul marciapiede, spesso riservate al parcheggio e alla ricarica dei veicoli elettrici. Anche le colonnine di ricarica veloci o super veloci non dovrebbero essere collocate su strada ma in aree totalmente esterne. Il posizionamento ideale delle strutture di ricarica standard è all'interno di parcheggi al chiuso .

33 QUANDO DECIDETE LE MISURE DI GESTIONE DEL PARCHEGGIO CHE VOLETE ATTUARE, ATTENETEVI AI VOSTRI OBIETTIVI DEL TRASPORTO



Foto FGM-AMOR

Principio dipolicy: gli obiettivi generali delle politiche dei parcheggi dovrebbero puntare sulla gestione dei parcheggi non sulla generazione di entrate. Tale concetto dev'essere comunicato al pubblico in modo chiaro.

Considerate quali problemi/finalità volete affrontare, ad esempio:

- » • Combattere la congestione o ridurre il tempo di occupazione media dei parcheggi?
- » • Salvaguardare la disponibilità dei parcheggi ai residenti?
- » • Sostenere le vendite nei negozi/attività locali?
- » • Evitare il parcheggio giornaliero dei pendolari?
- » • Liberare lo spazio pubblico dalle auto parcheggiate su strada e incentivarle all'uso del parcheggio nelle zone al chiuso? E così via.

Le tariffe sono principalmente uno strumento di gestione per condizionare le scelte di mobilità, per gestire il tasso di 'occupazione dei parcheggi e la saturazione dei posti auto, e per bilanciare la ripartizione modale.

NON DIMENTICATE DI DEFINIRE GLI STANDARD PER I PARCHEGGI DELLE BICICLETTE

34



Foto FGM-AMOR

Principio-guida: gli standard non durano per sempre. Consigliamo di adottare tetti massimi di standard per il parcheggio delle automobili e minimi per le biciclette.

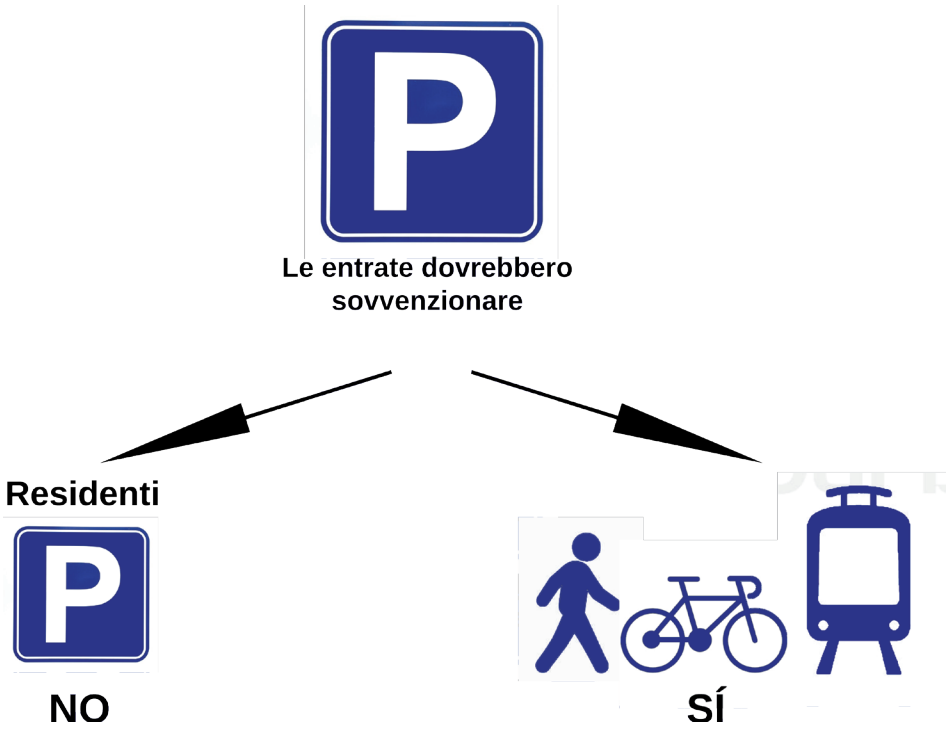
Al fine di facilitare ulteriormente la transizione verso una minore dipendenza dalle auto e verso modalità più attive, le città dovrebbero riconsiderare gli standard per il parcheggio tradizionale delle auto private eper il parcheggio delle biciclette. In linea con le raccomandazioni della Federazione europea dei ciclisti, le moderne aree residenziali che sono prive di parcheggi per biciclette dovrebbero essere rimodernate o attraverso la conversione dei posti auto in parcheggi per biciclette o fornendo servizi di parcheggio bici vicino/adiacente agli edifici, sia su strada che al chiuso. Per la ricarica delle e-bike occorre installare un numero adeguato di colonnine di ricarica.

Principi-guida sugli standards::

- Applicare tetti massimi di standard per il parcheggio delle auto.
- Applicare standard orientati alla tipologia dell'area, secondo diversi profili di accessibilità delle città basati sui SUMP (centro, periferia, agglomerato, di medie dimensioni, metropolitano, aziendale, residenziale, usi misti…)
- Applicare standard minimi per il parcheggio bici (ad es. alloggio, shopping e così via), ad esempio 1 alloggio + 10% per le biciclette speciali nelle strutture con parcheggi condivisi (ad es. per appartamento)
- Monitorare e modificare regolarmente le norme in funzione dell'evoluzione dei modelli di mobilità e delle tendenze di ripartizione modale.

La combinazione di entrambi gli standard rappresenta un approccio moderno, appropriato ed efficiente dal punto di vista energetico per influenzare il comportamento della mobilità. Un passo successivo potrebbe essere quello di optare per uno standard di mobilità complessivo per le nuove aree residenziali, in base al quale il pagamento dei parcheggi e le alternative al parcheggi possono diventare oggetto di negoziati per raggiungere gli obiettivi di mobilità. La città belga di Gand rappresenta un buon esempio di standard orientati alla tipologia del territorio. Sulla base delle linee guida del parcheggio per biciclette della città, nelle aree dove le norme sono state applicate, i residenti ora dispongono di spazi pubblici per il parcheggio per biciclette entro 100 metri dalle loro residenze.

35 I PERMESSI DI PARCHEGGIO RESIDENZIALI SONO SPESSO TROPPO ECONOMICI



Principio-guida: i permessi di parcheggio residenziali non dovrebbero beneficiare di sovvenzioni incrociate.

Le città spesso sentono di dover fornire posti auto ai propri residenti, più come se fosse un dovere che una fornitura di un servizio che ha un valore in sè. Ma il valore di questo servizio in qualche modo deve essere pagato. Tuttavia, in molti casi le città non cercano di coprire l'intero costo della fornitura di questo accesso preferenziale ai parcheggi direttamente dai propri residenti. Invece sovvenzionano trasversalmente i costi amministrativi, i costi di manutenzione e di esecuzione utilizzando le eccedenze delle entrate raccolte dai non residenti. Il problema è che tale pratica non influenza la scelta modale dei residenti verso il trasporto sostenibile, soprattutto quando la zona di parcheggio dei residenti è disponibile nei pressi della propria abitazione (in alcune città piccole, le zone di parcheggio dei residenti corrispondono al l'intera città, in modo che un residente possa guidare per una certa distanza e usufruire comunque di un parcheggio gratuito su strada presso la propria destinazione di arrivo). Le risorse utilizzate per coprire il deficit generato dai residenti potrebbero invece essere utilizzate molto meglio investendole in incentivi per pedonalizzare, andare in bicicletta o utilizzare i trasporti pubblici, in linea con il principio Push & Pull applicato in città pioniere quali Amsterdam e Gent.

Idea tratta da „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT"(Centre for London 2020).

CONTRIBUTI PER PARCHEGGI AL COPERTO: RIDURRE LA CONGESTIONE MA NON I POSTI DI LAVORO

36

Il contributo per il parcheggio sul luogo di lavoro

dal circolo vizioso al circolo virtuoso

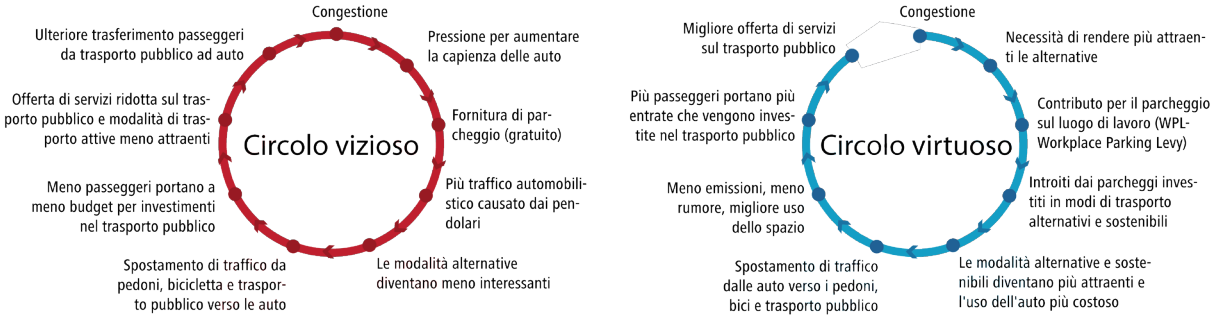


Foto: FGM-AMOR

Principio-guida: le persone che scelgono di utilizzare un parcheggio privato gratuito dovrebbero contribuire ai costi che la ricerca del parcheggio impone a tutti gli altri.

In Gran Bretagna, la legge consente alle città di imporre un contributo o una tassa sui parcheggi privati messi a disposizione dai datori di lavoro per i propri dipendenti. La città di Nottingham ha utilizzato questa legge dal momento che i pendolari rappresentano circa il 70% del traffico di punta in città, imponendo costi relativi alla congestione pari a 160 milioni di sterline (circa 178 milioni di euro). Dal 2012 ha imposto una tassa, chiamata Workplace Parking Levy (WPL), a tutte le imprese con 10 o più parcheggi privati utilizzati dal proprio personale. I datori di lavoro pagano il contributo e spetta a loro decidere se trasferire il costo ai loro dipendenti. Per il 2020/21 tale costo sarà di 424 sterline (circa 460 euro) per parcheggio. Ovviamente, la scelta di usufruire del parcheggio -e quindi di usare la macchina- è influenzate solo se il il datore di lavoro fa pagare i propri dipendenti tutto o parte del contributo – 8 datori di lavoro su 10 fanno pagare tale contributo.

La valutazione della tassa WPL da parte dell'Università di Loughborough ha dimostrato che questo approccio ha ridotto la congestione a Nottingham rispetto alla situazione in città inglesi simili e che l'economia a ha continuato a crescere tanto quanto, se non più velocemente rispetto alle altre città inglesi concorrenti. Dopo l'imposizione della tassa WP inoltre, si sono verificati miglioramenti nel trasporto alternativo sostenibile, mentre il traffico automobilistico è diminuito del 9% rispetto al 2004. Le entrate derivanti dal contributo vengono utilizzate per finanziare alternative di trasporto sostenibili.

Ovviamente l'imposizione di un contributo di parcheggio non è una possibilità legale nella maggior parte degli Stati membri dell'UE, ma questo esempio dall'Inghilterra è utile per sostenere la tesi che anche in altri paesi o regioni la legge dovrebbe essere modificata per consentire alle città di raccogliere entrate dai parcheggi, come strumento utile nel loro paniere di misure in un piano di mobilità urbana sostenibile.

Dati tratti da „RECLAIM THE KERB: THE FUTURE OF PARKING AND KERBSIDE MANAGEMENT "(Centre for London 2020) .



park4sump.eu

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans

@civitas_P4S

Civitas Park4SUMP

Park4SUMP

La responsabilità del contenuto di questo depliant è da attribuirsi unicamente agli autori del testo. Il contenuto non necessariamente riflette l'opinione dell'Unione Europea. Né l'Agenzia né la Commissione Europea sono responsabili per qualunque uso che potrebbe essere fatto delle informazioni ivi contenute.

CIVITAS 2020
Cleaner and better transport in cities
PARK4SUMP

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

Il progetto è stato finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma di Innovazione e Ricerca Orizzionte 2020 con grant numero 769072.