

Controlled  
ZONE  
Mon - Sat  
8.30 am - 6.30 pm



# P PUSH & PULL



16

Buoni motivi  
per gestire la sosta

## **PUSH&PULL - “La gestione della sosta e gli incentivi come comprovate strategie di successo per il trasporto urbano energeticamente efficiente”.**

Gli obiettivi principali di **PUSH&PULL** sono:

- risparmiare energie per mezzo di uno spostamento modale, dall’auto ad altre modalità più sostenibili;
- aiutare le economie locali incoraggiando un approccio gestito e più razionale alla sosta e aiutando le città a risparmiare evitando i costi di costruzione di ulteriori parcheggi;
- costruire le capacità di coloro che vogliono implementare un sistema simile con le conoscenze richieste per aiutare a ridurre le problematiche della sosta e a costruire argomentazioni politiche per sopportarla.

Il progetto include l’implementazione della sosta e della gestione della mobilità in 7 città e 1 Università. Tutti gli attuatori creeranno il meccanismo del finanziamento per usare il denaro guadagnato dalla sosta per finanziare la mobilità sostenibile.

Questa pubblicazione è stata creata raccogliendo informazioni da studi e pubblicazioni di partner e terze parti e quindi riscrivendo e integrando i testi.

Vi invitiamo a usare e copiare il contenuto di questa brochure. Quando usate e distribuite materiale proveniente da questa brochure vi chiediamo di far riferimento al sito web [push-pull-parking.eu](http://push-pull-parking.eu)

Questa brochure è stata sviluppata e scritta dalle seguenti persone facenti parte del consorzio **PUSH&PULL**:

Tom Rye, Giuliano Mingardo, Martina Hertel, Jörg Thiemann-Linden, Robert Pressl, Karl Heinz Posch e Marta Carvalho.

### **Contatto:**

Robert PRESSL

E-Mail: [pressl@fgm.at](mailto:pressl@fgm.at)

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM - Austrian Mobility Research AMOR

**Edizione:** Gennaio 2015



Le auto private sono usate in media solo un'ora al giorno, perciò è facile capire perché il traffico statico ha bisogno di una particolare attenzione. La costruzione di grandi parcheggi di destinazione però è costosa e qualche volta contraddittoria dal punto di vista ambientale. L'approccio più intelligente è avere a che fare con la sosta in un modo più efficiente: la gestione della sosta! Veramente pochi sono gli ambiti nel trasporto e nello sviluppo urbano che potrebbero portare così tanti benefici alla qualità della vita, al cambiamento del comportamento e alla ripartizione modale, come la gestione degli spazi di sosta.

Nei pubblici dibattiti però raramente si discute di sosta in modo razionale. Molto più spesso si tratta di un giudizio puramente emozionale da parte di cittadini e giornalisti che impediscono agli amministratori di attuare una politica di trasporto urbano intelligente e sostenibile.

Questa brochure fornisce le conoscenze necessarie a costruire solide argomentazioni politiche per aiutare a ridurre le problematiche della sosta e così facendo ad aiutare il trasporto sostenibile. Dovrebbe rafforzare la posizione dei politici, degli amministratori e divulgatori, come i giornalisti, nel processo di prendere decisioni che a prima vista possono essere impopolari ma che in realtà sono razionali e sostenibili per gestire la sosta su strada e fuori del sedime stradale.

Gli argomenti sono sviluppati sotto forma di fatti e dati, con una figura/diagramma e un testo esplicativo facilmente comprensibile che riassume gli argomenti chiave. Per argomenti più complessi si forniscono link e descrizioni più dettagliate.

Il progetto **PUSH&PULL** intende migliorare la mobilità urbana nelle città europee, con la gestione della sosta combinata con misure di gestione della mobilità. Con l'introduzione della sosta a pagamento, l'aumento delle tariffe, la riduzione o il contenimento dell'offerta di sosta o l'implementazione di misure simili, gli automobilisti saranno "spinti" (PUSH) a usare mezzi di trasporto più sostenibili. Allo stesso tempo, le entrate generate dalla gestione degli spazi di sosta possono essere usate per promuovere alternative "tirando" (PULL) così gli utenti verso il trasporto pubblico, le due ruote, l'andare a piedi o altre modalità sostenibili.

Questo è un approccio innovativo in diverse città europee e ha un alto potenziale di trasferibilità ad altre città. La possibilità di ottenere entrate per le città da un tale meccanismo di finanziamento – entrate che possono essere usate per finanziare misure per incoraggiare forme alternative di trasporto – è importante, specialmente in tempi di crisi economica.

Robert Pressl  
Coordinatore di **PUSH&PULL**

## Paragone tra misure di spinta

gestione della sosta



- bene accetta
- attuazione rapida
- investimenti contenuti

road pricing /congestion charging



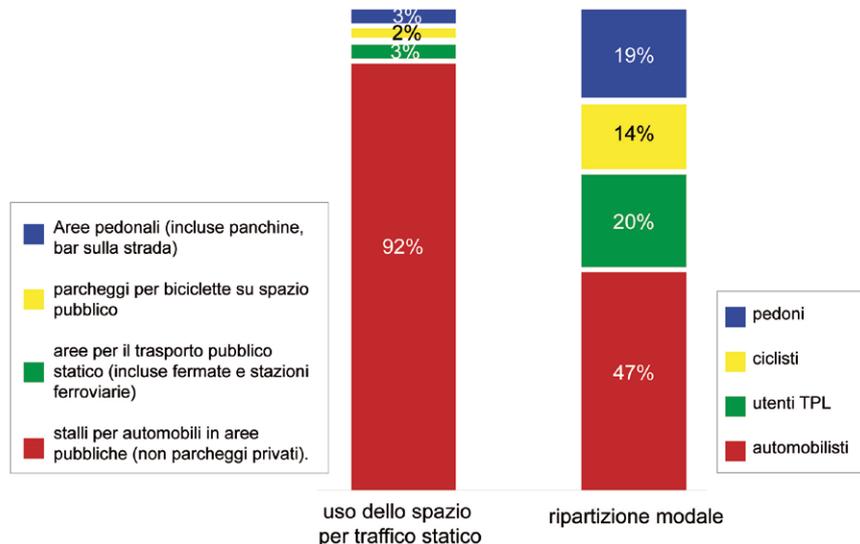
- politicamente controversi
- attuazione a medio termine
- alti investimenti

### 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 sosta 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.

## Uso dello spazio per il traffico statico e ripartizione modale a Graz, Austria.



Fonte: Ricerca sulla mobilità austriaca, 2011 e Città di Graz, 2013.

### Il fatto è: lo spazio pubblico ha un alto valore e quindi dovrebbe essere tariffato se usato per sostare.

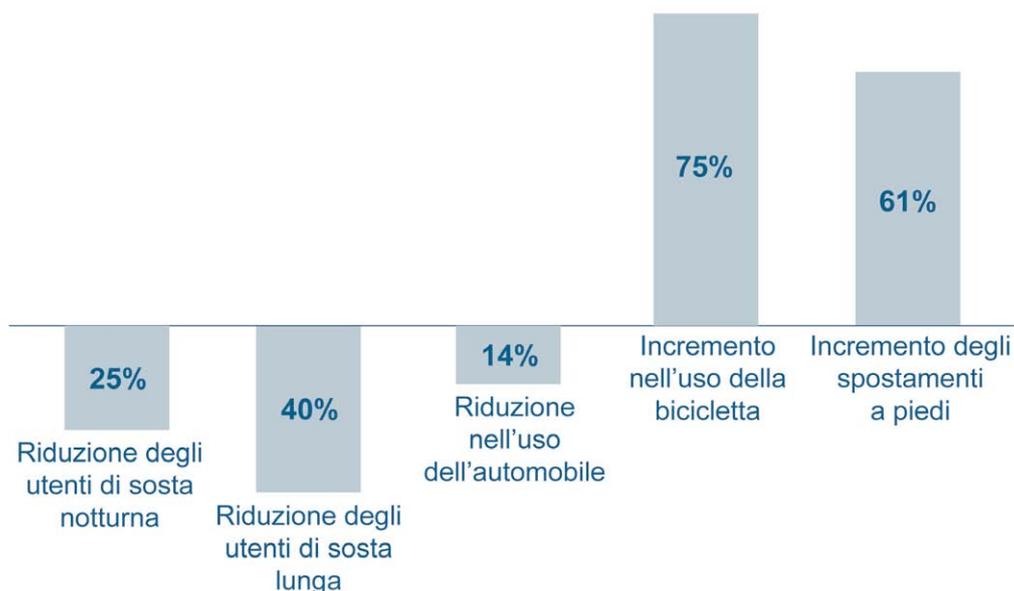
Ciascuno stallo consuma dai 15 ai 30 mq e l'automobilista medio usa da 2 a 5 diversi stalli ogni giorno. In città europee densamente popolate un crescente numero di cittadini ha iniziato a chiedersi se dedicare scarso spazio pubblico alla sosta sia una saggia politica sociale, e se incoraggiare la costruzione di nuovi edifici per parcheggiare sia una buona idea (Kodransky e Hermann, 2011, ITDP).

Lo spazio pubblico in aree densamente costruite ha un valore più alto da un punto di vista sociale, economico e ambientale se è usato per qualcosa di diverso da un parcheggio gratuito. Come molti altri beni collettivi rari questo spazio dovrebbe essere gestito con un prezzo. Ricerche hanno dimostrato che, per esempio, mettere a disposizione spazi verdi potrebbe avere un impatto maggiormente positivo sul valore di un appartamento in città, più che il fornire spazi di sosta. Così in generale, nessuno spazio pubblico dovrebbe essere messo a disposizione gratuitamente per la sosta nei centri cittadini.

Uno studio a Graz, Austria, sull'uso dello spazio pubblico da parte delle auto in sosta ha dimostrato che il 92 % è usato per parcheggiare (stalli su aree private e garage non sono inclusi in questa percentuale). Solo il 2% è per la sosta delle biciclette, il 3% sono aree per i pedoni (inclusi panchine, bar sulla strada, ecc.) e il 3% è dedicato al trasporto pubblico (comprese le fermate e le stazioni ferroviarie). Questo studio dimostra l'incredibile privilegio dell'uso dello spazio pubblico per parcheggiare le auto in relazione all'attuale ripartizione modale.

Vedi anche: studio su "The Historical Compromise – The parking supply cap in Zurich, Switzerland" at [http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07\\_push\\_measures\\_supplycapzurich.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs07_push_measures_supplycapzurich.pdf)

## Risultati della gestione della sosta a Monaco



Fonte: Kodransky e Hermann, 2011, ITDP

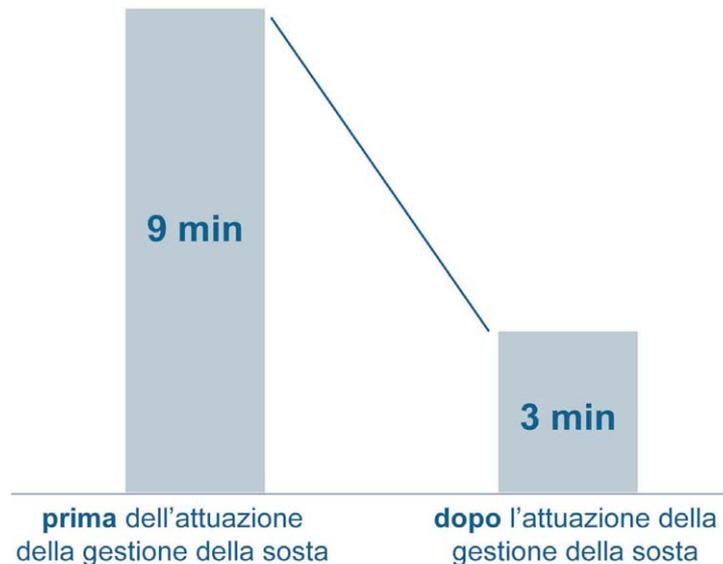
### Il fatto è: la gestione della sosta contribuisce a una migliore scelta modale e quindi alla qualità della vita.

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 gli utenti di sosta lunga erano riconosciuti 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 della sosta. Dopo aver attentamente studiato la giusta combinazione tra la sosta dei residenti e dei visitatori, fu introdotta la gestione a sistema 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)

## Tempo medio per trovare un parcheggio

Vienna, distretti 6 – 9



Fonte: COST342, 2005.

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

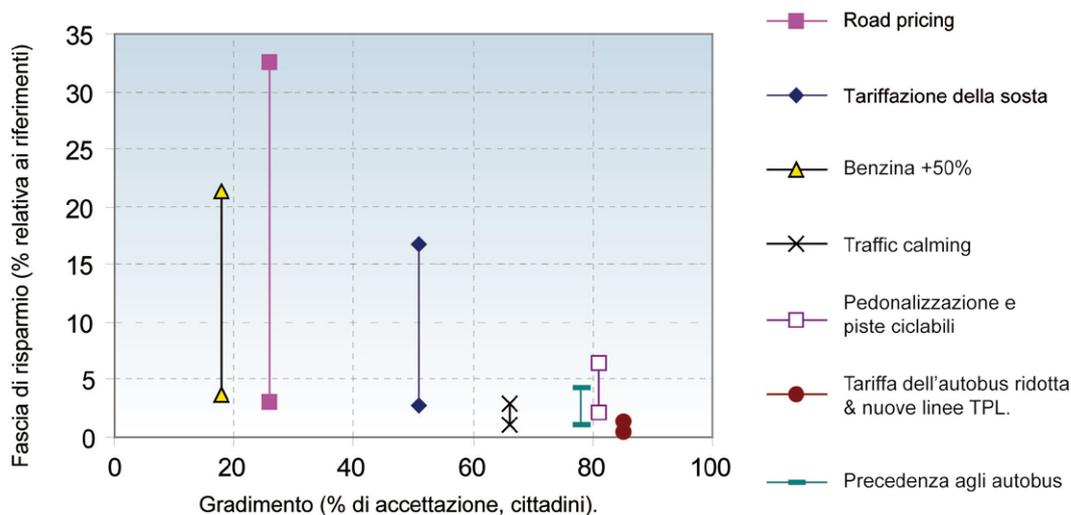
Girare alla ricerca di un parcheggio porta non solo a maggiori costi per gli automobilisti (tempo e benzina in più), ma ha anche conseguenze negative per la società, come maggiore inquinamento, rumore e incidenti. Kodransky e Hermann, 2011, ITDP stimano che fino al 50% della congestione è causata dal 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 somma 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!"

# 5 LA GESTIONE DELLA SOSTA: EFFICACE E ACCETTABILE!

## Risparmio di carburante contro accettazione pubblica delle misure



Fonte: progetto EU, PORTAL 2003

### Il fatto è: la gestione della sosta ha un buon rapporto impatto/accettazione!

La sosta a pagamento – una componente essenziale della gestione della sosta – ha il miglior rapporto impatto/accettazione nell’ambito di una gamma di misure diverse per tagliare il consumo di energia per il trasporto e risparmiare carburante.

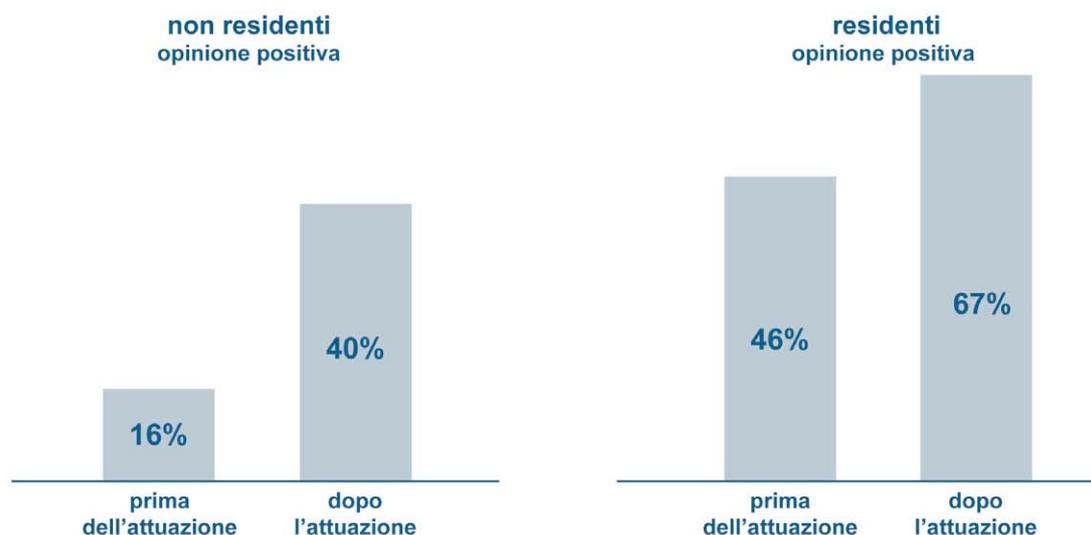
Sebbene per fare un esempio il raddoppio del costo della benzina o il road pricing/congestion charging abbiano maggiore impatto, la loro accettazione fra i cittadini e gli stakeholder è limitata. Le tariffe ridotte o azzerate nel trasporto pubblico sono di sicuro altamente gradite, ma il loro impatto sul risparmio di energia o la riduzione dell’uso dell’automobile sarebbe molto basso dato che la principale conseguenza sarebbe di convertire i ciclisti e chi va a piedi a usare il trasporto pubblico.

In paragone il parcheggio a pagamento è altamente efficace e moderatamente accettabile.

Un altro studio sull’impatto di questo tipo di misura dimostra che raddoppiare le tariffe della sosta riduce l’uso dell’automobile del 20% mentre si è previsto che un simile aumento nella frequenza del trasporto pubblico ridurrebbe l’uso dell’automobile solo di un magro 1-2% (Kodransky e Hermann, 2011, ITDP).

## Accettazione della gestione della sosta

Vienna, distretti 6 – 9



Fonte: COST 342, 2005.

**Il fatto è: le persone di solito, prima che sia introdotta la gestione tariffata della sosta, protestano, ma l'opposizione iniziale diviene sostegno quando realizzano quali sono i risultati!**

La gestione della sosta 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 di gestione della sosta e i cittadini ne beneficiano.

“L'impatto di queste nuove politiche della sosta 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” (Kodrinsky e Hermann, 2011, ITDP). Questo brano - di ricercatori americani che studiano l'approccio europeo alla gestione della sosta - riassume perfettamente il potenziale della gestione della sosta per creare città migliori.

Uno studio realizzato a Vienna mostra le differenze nell'atteggiamento prima e dopo l'attuazione della gestione della sosta. 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).

## Come volete le vostre città?



Fonte della fotografia: Città di Gent.

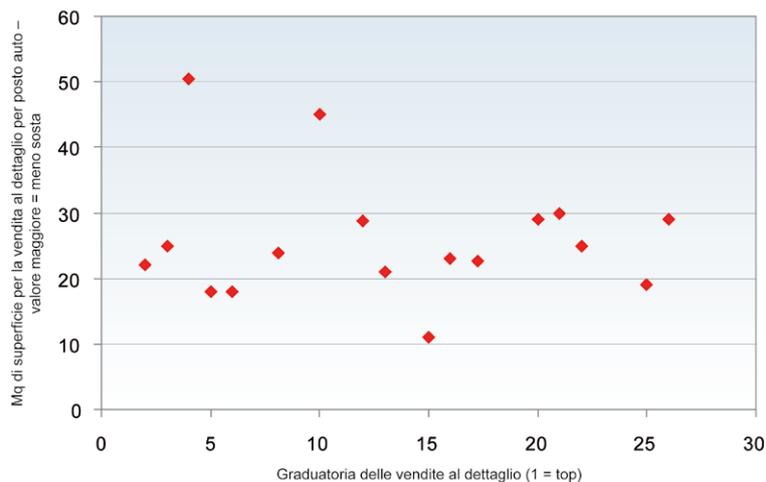
## Il fatto è: la gestione della sosta protegge le città storiche europee dalla invasione delle auto parcheggiate.

I centri storici non sono importanti solo per attrarre turisti, ma sono essenziali per l'identità locale e l'orgoglio dei cittadini. Praticamente nessuna delle antiche città europee densamente popolate è stata costruita per accogliere un alto numero di automobili parcheggiate. Oltre alle restrizioni all'accesso, le regole chiare e la gestione di dove parcheggiare, chi può parcheggiare, per quanto tempo e a quale costo, sono essenziali per proteggere le città storiche da una travolgente invasione di automobili e per determinare un uso razionale del raro spazio pubblico urbano di qualità.

Nel quadro generale della sua rigenerazione urbana, la città di Barcellona è riuscita a rafforzare le attività commerciali, economiche e per il tempo libero nel centro cittadino implementando un concetto integrato di spazio pubblico. La sosta su strada è stata ridotta del 24% e sono aumentati gli spazi pubblici liberi dalle automobili. La riduzione nella offerta di sosta su strada non ha avuto influenza sulle attività turistiche che, nel periodo 2003 – 2007, sono aumentate (27% di richieste di alloggio, 13% di attività come frequentare ristoranti, agenzie di viaggio, ecc.).

Dalla metà degli anni '90 la città di Gent ha eliminato la sosta dalle strade e dagli spazi pubblici del suo centro storico, creando 35 ettari di zona pedonale. Dal 1999 al 2008 si è invertita la tendenza alla diminuzione della popolazione, mentre l'investimento per persona è stato maggiore del 20% rispetto alla media regionale e la crescita di nuove imprese del 25%. Questo successo economico non può essere attribuito soltanto ai miglioramenti nella qualità della vita causati dalla conversione di zone per la sosta su strada in zone per spazio pubblico, ma questi cambiamenti hanno fatto la loro parte nel distribuire i benefici economici

## Superficie per la vendita al dettaglio per posti auto fuori strada in rapporto alle vendite al dettaglio, centri urbani in Gran Bretagna



Fonte: Città di Edinburgh, 2005

### Il fatto è: la gestione della sosta non ucciderà il vostro corso principale, supporterà l'economia locale.

In una città attraente la sosta è meno importante di quanto pensino i proprietari di negozi, rispetto alla presenza di negozi di successo.

Le persone scelgono dove spendere sulla base del livello e della qualità dei negozi e dell'atmosfera del posto. La sosta gioca un ruolo, ma non è il fattore principale. Ricerche dimostrano che non c'è una relazione (diretta) fra i ricavi dei negozi e la modalità di trasporto usata dai clienti e la quantità di posti auto messa a disposizione.

Le persone che vanno a piedi, in bicicletta o usano i mezzi pubblici vanno più spesso alle zone commerciali e visitano più negozi di coloro che vanno in automobile.

Se la sosta non è regolamentata, i clienti e i visitatori che arrivano in automobile potrebbero avere difficoltà a trovare un posto disponibile vicino a dove vogliono andare. Quando non c'è gestione della sosta, i posti auto di fronte ai negozi sono spesso usati da coloro che sostano per lungo tempo (spesso dagli stessi negozianti!) invece che essere a disposizione per i clienti. Henley è una delle città in Gran Bretagna dove questo è un problema; "Si farebbe un uso molto migliore di quello stallo se la sosta fosse limitata, per renderlo disponibile a più utenti" è il suggerimento del Direttore alla Mobilità della città a proposito della sosta sul corso principale (Henley Standard, 2013).

## Qualità delle strade pedonali fra i parcheggi in struttura e le aree commerciali



Fonte della fotografia: Harry Schiffer - Eltis

### **Il fatto è: sono gradite le aree di sosta raggiungibili a piedi dalle principali attrazioni**

In molte città europee il numero crescente di automobili dà l'impressione che non ci sia mai abbastanza posto per parcheggiare. Le persone vorrebbero parcheggiare di fronte ai negozi. Per raggiungere un equilibrio fra il bisogno di sosta e lo spazio disponibile nelle zone commerciali la vera soluzione è una ragionevole distanza da percorrere a piedi. Indagini dimostrano che sono molto graditi percorsi ben disegnati per camminare dai parcheggi al centro della città. La sfida quindi è influenzare la "mappa mentale" degli automobilisti che quasi sempre sovrastimano il tempo e la distanza che occorrono a piedi dal parcheggio alla loro destinazione finale. Mappe o cartelli sono un buon supporto.

Copenaghen è un buon esempio di città che ha ridotto di molte centinaia gli spazi di sosta all'interno della città e allo stesso tempo ha investito in un network di vie pedonali di alta qualità e in piste ciclabili.

## Uso intelligente di spazi limitati delle società



Fonte della fotografia: FGM - AMOR

### **Il fatto è: la gestione della sosta non impedirà alle imprese di investire nella tua città!**

La città di Amsterdam ha ridotto il numero dei posti auto nelle aree centrali sino dagli anni '90 ed ha alcune delle tariffe di sosta su strada più alte d'Europa. Nonostante ciò è ancora uno dei posti migliori per fare affari secondo gli amministratori delle più grandi società europee (Cushman & Wakefield, 2012).

Uno studio sulla situazione degli affari nelle 30 più grandi città olandesi, commissionato dal Ministero degli Affari Economici, riporta che non è stata trovata nessuna impresa che si sia trasferita a causa della mancanza di parcheggio (Ecorys, 2005).

La città di Oxford, in Inghilterra, non permette dal 1973 di costruire nuovi parcheggi in struttura nel centro della città. Rimane economicamente una città di grande successo (Oxfordshire County Council, 2005).

Gli investimenti in parcheggi per biciclette che usano lo spazio usato in precedenza dalle automobili servono un numero maggiore di impiegati usando meno o uguale spazio. Questo è un uso intelligente degli spazi limitati delle società.

Vedi anche lo studio su Nottingham Workplace Levy at

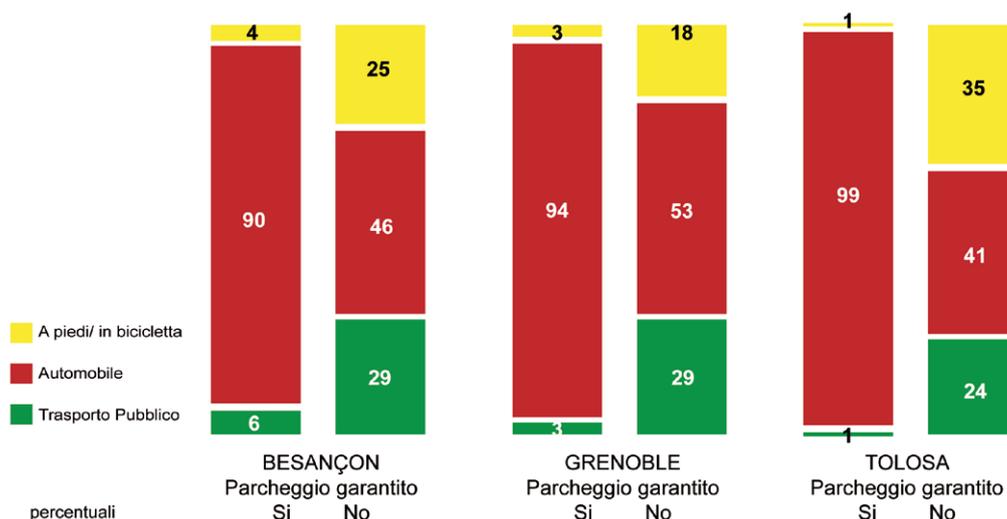
[http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02\\_push\\_measures\\_nottinghamwpl.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs02_push_measures_nottinghamwpl.pdf)

Vedi anche lo studio sul Sistema di Gestione della Sosta all'Università Tecnica di Graz

[http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05\\_push\\_measures\\_tugraz.pdf](http://push-pull-parking.eu/docs/file/cs05_push_measures_tugraz.pdf)

## Influenza gli spostamenti dei pendolari

Impiegati con/senza il parcheggio garantito in Francia



Fonte: Citadins face à l'automobilité: un'analisi comparata delle comunità locali di Besançon, Grenoble, Tolosa, Berna, Ginevra e Losanna, 1998.

## Il fatto è: i posti auto garantiti nei posti di lavoro influenzano significativamente la scelta modale

Quando si decide sul modo di spostarsi all'inizio del viaggio (spesso a casa) la prevista disponibilità di un posto auto a destinazione è un fattore essenziale per la decisione. Un posto auto garantito direttamente presso il luogo di lavoro è, per esempio, un fattore cruciale per gli impiegati per decidere di usare la loro automobile per lo spostamento casa – lavoro.

Studi in diverse città francesi e svizzere dimostrano che gli impiegati che hanno un posto auto garantito presso il loro luogo di lavoro usano la loro automobile per spostarsi molto più di coloro che lo hanno limitato o non disponibile.

La limitazione della sosta gratuita o la disponibilità di soli stalli a pagamento o di qualsiasi altro tipo di gestione della sosta porterà a un significativo cambiamento nel modo di spostarsi degli automobilisti.

## Anche il traffico statico causa rischi!



Fonte della fotografia: 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 o agli attraversamenti pedonali dove le automobili sono parcheggiate troppo vicine, perfino con auto che procedono a bassa velocità in aree residenziali ad alta densità di sosta su entrambi i lati della strada. La gestione della sosta 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.

## La violazione della sosta non è una trasgressione trascurabile!



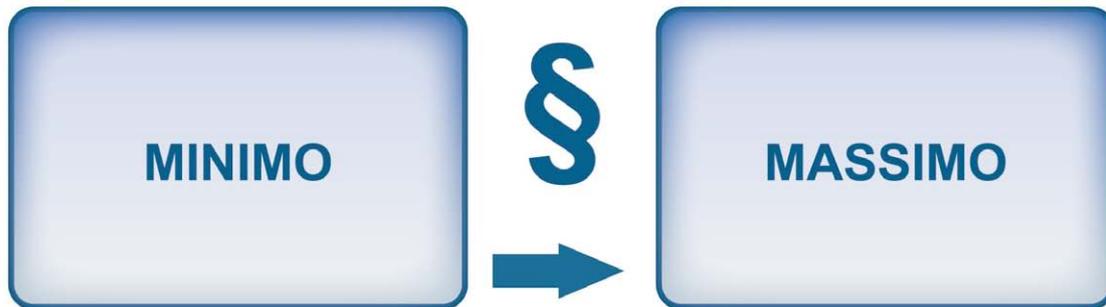
Fonte della fotografia: Foto Wolf.

### **Il fatto è: il controllo delle violazioni della sosta è necessario e non è una persecuzione degli automobilisti.**

L'applicazione dei regolamenti da parte dello staff – cosa che crea nuovi posti di lavoro - o con telecamere, è essenziale per evitare la sosta sconsiderata e pericolosa e semplicemente per assicurare che la gestione della sosta funzioni. Altri utenti del trasporto ne beneficiano: veicoli di emergenza o furgoni per le consegne, ma anche ciclisti o persone con mobilità ridotta, in carrozzina o con stampelle, o madri con passeggini. Il controllo per proteggere la società dalla violazione dei regolamenti sulla sosta è altamente apprezzato. Piazzare ostacoli fisici nelle strade (come paracarri) per prevenire le violazioni è solo la seconda soluzione perché si perde spazio pubblico. La mancanza di ostacoli potrebbe essere intesa nella cultura locale come “sosta gratuita negli spazi liberi”.

Il controllo della sosta è necessario per garantire che gli automobilisti seguano i regolamenti introdotti dalle municipalità. In passato si supponeva che questo lavoro dovesse essere fatto dalla polizia, ma l'esperienza dimostra che i risultati migliori si possono spesso ottenere affidando il controllo a società private, non importa se con ausiliari che pattugliano le strade o se con mezzi più tecnici come il riconoscimento delle targhe con veicoli dotati di telecamere digitali.

## 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.

## Le tariffe dipendono dalla politica e dagli obiettivi



Fonte della fotografia: ©iStock.com/faberfoto\_it

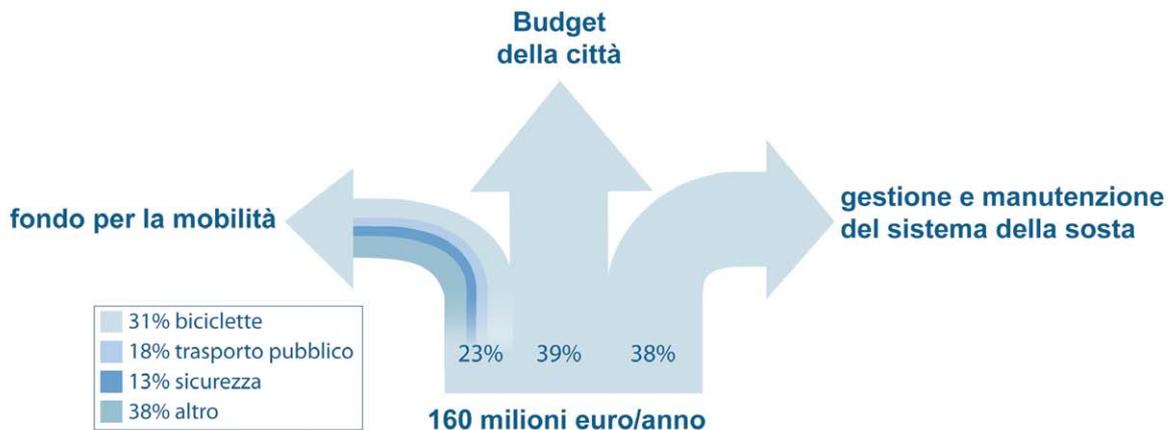
### **Il fatto è: le chiavi per il successo della gestione della sosta sono tariffe corrette e sanzioni adeguate.**

Investimenti a lungo termine in parcheggi in struttura - 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 nelle strutture che su strada. Ma il rapporto tra la tariffa della sosta in struttura e su strada non è lo stesso in città differenti.

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

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

## Uso delle tariffe della sosta ad Amsterdam



Fonte: Fondo per la Mobilità di Amsterdam, 2014

## Il fatto è: la gestione della sosta può aumentare le entrate comunali, che possono essere usate per incentivare la mobilità sostenibile!

Molto spesso le città sono dipendenti dai governi nazionali per una gran parte del loro budget. Negli ultimi anni praticamente ovunque ci sono stati tagli in questi budget. Le tasse sulla proprietà sono una fonte locale primaria di introiti in molte città. Con l'eccezione di pochissime città, i valori immobiliari sono diminuiti ovunque in Europa, riducendo le entrate locali. La gestione della sosta o, meglio ancora, il metodo PUSH&PULL, possono contribuire ad aumentare gli introiti cittadini senza l'incremento - o perfino con la riduzione - della pressione fiscale sui residenti e allo stesso tempo migliorare la qualità delle alternative all'uso dell'automobile. Questi introiti dovrebbero essere (almeno in parte) destinati a realizzare misure di mobilità sostenibile.

Ad Amsterdam per esempio il ricavo lordo nel 2012 per la sosta tariffata è stato di circa 160 milioni di euro. Circa il 38% di questo denaro è stato speso per la gestione e la manutenzione del sistema della sosta, il 39% è stato destinato al budget generale della città e il 23% è stato speso per introdurre misure di mobilità (31% per le biciclette, 18% per il trasporto pubblico, 13% per i miglioramenti per la sicurezza, ecc.). Ciò ha realizzato il Fondo per la Mobilità di Amsterdam. Altre città come Gent, Barcellona, Graz o Nottingham (con la tassa sui posti auto nei luoghi di lavoro) stanno seguendo un metodo simile.

Ulteriori informazioni sul progetto PUSH&PULL sono disponibili all'indirizzo:  
[www.push-pull-parking.eu](http://www.push-pull-parking.eu)



Cofinanziato dal programma "Energia intelligente-Europa" dell'Unione europea

La responsabilità per il contenuto di questa pubblicazione è esclusivamente degli autori. Né l'EASME né la Commissione europea sono responsabili dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute in questa comunicazione.