

La terza edizione dell'Indagine ha ricevuto risposta da 84 dei 111 comuni capoluogo di provincia interpellati, e contiene più di 13.000 dati (V. scheda n. 6). L'obiettivo dell'indagine è di analizzare l'attuale offerta di aree e infrastrutture dedicate alla sosta verificando la consistenza e le caratteristiche relative alle diverse categorie (sosta tariffata su strada mista, esclusiva, sosta in struttura o in sede propria, sosta di interscambio) per la definizione di un quadro complessivo dell'attuale situazione delle politiche della sosta sul territorio nazionale.

Questa terza edizione ha distinto tra le diverse zone della città, le ZTL (zone a traffico limitato), le aree centrali (intese come le zone dove si svolgono le principali attività economiche, commerciali, produttive e ricreative) che si trovano ad esempio a corona delle ZTL, e il resto del territorio comunale. Questo ha permesso di contestualizzare a livello territoriale l'offerta di sosta e parcheggi in modo da analizzare ed individuare i punti di forza e di debolezza delle politiche della sosta applicate in particolare alle zone urbane centrali. Queste ultime rappresentano infatti i principali poli di generazione degli spostamenti per motivi di lavoro, studio, acquisti, svago, con la conseguente evidente necessità di aree e strutture dedicate alla sosta in zone dove la disponibilità di suolo pubblico risulta essere un bene sempre più scarso.

L'indagine evidenzia che la sosta tariffata comincia ad avere una parte importante nella vita cittadina. La regolamentazione dell'uso delle strade urbane con l'introduzione della sosta tariffata è ormai un realtà.

Risultati salienti

- La sosta su strada (V scheda n. 8) è molto diffusa ed è stato verificato che ci sono due macro-tipologie di offerta.
 - ❑ La prima è la 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. Dai dati ricevuti si evidenzia il costo applicato al permesso annuale per i residenti in aree di sosta blu mista: € 0 per 19 città; da € 8 – 50 per 17 città; da € 51 a € 99 per 9 città; da € 100 a € 200 per 4 città; oltre € 200 per 4 città.
 - ❑ La seconda sono 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.

- 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 (V. scheda n. 9) sono infatti cresciuti, ma in modo relativamente limitato:
 - ❑ 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 parcheggi di interscambio (V. scheda n. 10) sembrano anch'essi insufficienti. In tutte le città l'offerta totale è di solo 110.000 p.a., 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 parcheggi pertinenziali (per i residenti): dopo tanti anni di attività sono stati realizzati 49.931 p.a o box. Il numero maggiore dei posti realizzati è a Milano con 16.265 unità, che corrispondono ad un posto ogni 79,89 abitanti. La città con il rapporto migliore è Sondrio che ha realizzato 1.745 unità, con un'incidenza di un p.a./box ogni 12,48 abitanti. Considerando che i piani parcheggi sono finalizzati a rimuovere le auto dalle strade, effettivamente possiamo sostenere che anche questa categoria fatica ad arrivare ad una consistenza utile ai fini di un sistema generale di sosta cittadina.
- Analizzando la ripartizione modale (V. scheda n. 7) si è visto che gli spostamenti nelle città capoluogo di provincia sono così divisi: 9,3% a piedi, 6,9% in bici, 7,6% in moto, 61,5% in auto, 14,7% con il trasporto pubblico. Le due situazioni estreme per quanto concerne l'uso dell'auto si trovano ad Asti, con l'86% degli spostamenti in auto e il 10% con il trasporto pubblico, e a Siena che è invece in cima alla lista per il maggior uso del trasporto pubblico, con il 60% degli spostamenti in auto e il 25% con il trasporto pubblico. Questo dato fa riflettere, perché la città con la maggiore offerta di posti auto in struttura (1 ogni 12,42 abitanti) è anche la città che utilizza maggiormente il trasporto pubblico.
- Le tariffe (V. schede nn. 11 e 12). Un efficace sistema della mobilità urbana deve avere come obiettivo la garanzia di accessibilità ai centri urbani, nella logica della libera circolazione delle persone e delle merci. L'applicazione delle tariffe per la sosta insieme all'offerta differenziata di sosta (posti blu misti, posti blu esclusivi, posti in parcheggi in strutture, posti in aree fuori dalla strada, posti in parcheggi di interscambio) è necessaria per far funzionare il sistema.

Si nota che generalmente in Italia le tariffe non sono utilizzate diffusamente come regolatore della domanda di sosta. Per regolatore si intende uno strumento che condizioni le scelte di durata di utilizzo. Le logiche di base richiedono l'applicazione di tariffe differenziate per indurre a scegliere il grado di avvicinamento al centro (più vicino arrivi al centro più paghi). Con l'applicazione di questa logica si distribuisce la domanda temporale di sosta dalle zone di alta domanda fino ad arrivare ai parcheggi di scambio in periferia. In Italia (V. scheda n. 13) il 27% dei Comuni applica una tariffa sotto € 1,00/ora, con La Spezia, Agrigento, Ragusa, e Tempio Pausania che applicano € 0,50/ora (tariffa massima per la prima ora di sosta). Nella fascia fra 1 e 2 euro/ora le città di Torino, Bolzano, Genova, Bologna, Arezzo, Massa, e Salerno applicano una tariffa massima di € 2,00 per la prima ora di sosta, mentre nella fascia oltre i 2 euro/ora Belluno chiede € 2,50 per lo stesso periodo. Facendo poi un confronto per dimensione di capoluogo, notiamo che nella categoria "oltre 300.000 abitanti" Catania chiede € 0,72 per la prima ora e Bologna chiede € 2,00 per lo stesso periodo (utile notare che Bologna è una delle città con la ripartizione che vede il maggior uso del trasporto pubblico, dopo Siena). Nella categoria delle città "da 100 a 300 mila abitanti" le stesse tariffe variano da € 0,60 a Siracusa a € 2,00 a Salerno; ed infine nella categoria delle città "da 10.000 a 100.000 abitanti" le tariffe variano da € 0,50 per la Spezia a € 2,50 per Belluno. E' evidente che se le tariffe sono troppo basse o non differenziate l'efficacia del sistema della sosta cittadina è compromesso o fortemente limitato. Per contro si nota come le tariffe per la sosta su strada sono tendenzialmente più basse delle tariffe per la sosta nei parcheggi in struttura. Da questo dato si evince che non è ancora in vigore la strategia di favorire i parcheggi in struttura per liberare progressivamente o specializzare la sosta su strada. La sosta su strada cioè dovrebbe essere più cara di quella in struttura, vista anche la sua maggiore comodità e visto l'obiettivo di ridurre la sosta in superficie a favore di usi diversi del suolo.

Infine dal quadro di insieme presentato per i 14 Comuni capoluogo di provincia "città metropolitane", si evince che l'insufficiente quantità di posti auto disponibili per la sosta a rotazione in tutte le categorie genera congestione stradale, a causa della inevitabile occupazione del suolo pubblico, nonché un impatto negativo sulla sicurezza stradale e sull'efficienza del trasporto pubblico. Alla maggiore difficoltà a trovare parcheggio poi, consegue l'aumento delle emissioni di agenti inquinanti nell'aria. Tutti fatti che condizionano negativamente la qualità della vita nelle città.



CONFERENZA STAMPA

Presentazione

Indagine Nazionale Sosta e Parcheggi

Edizione 2006

Roma 21 novembre 2007



Sintesi della

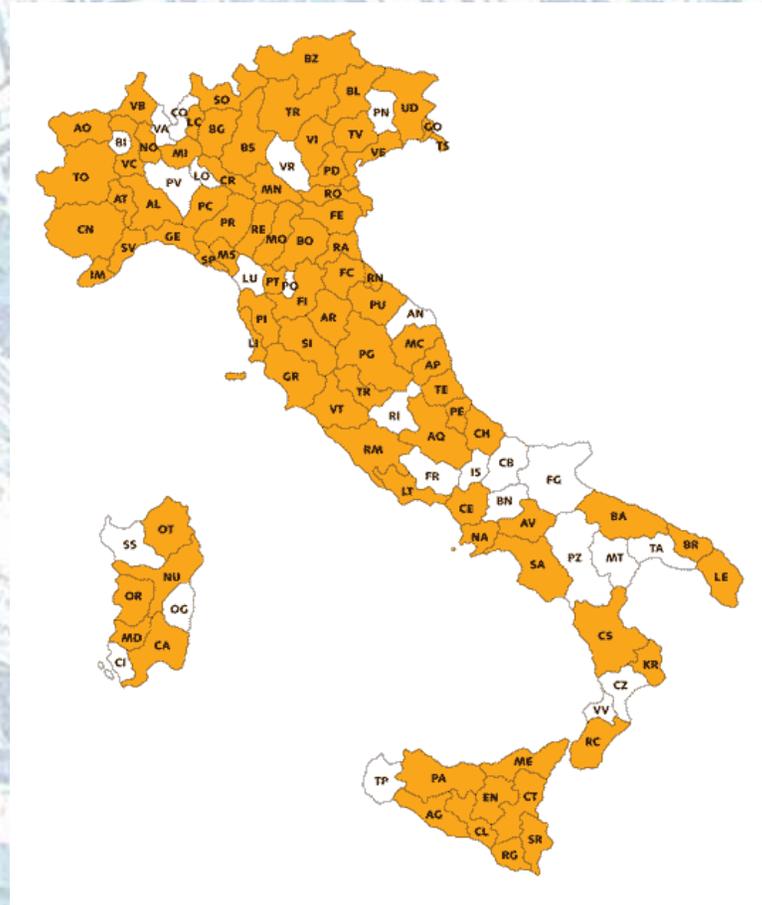
Indagine Nazionale Sosta e Parcheggi

Edizione 2007

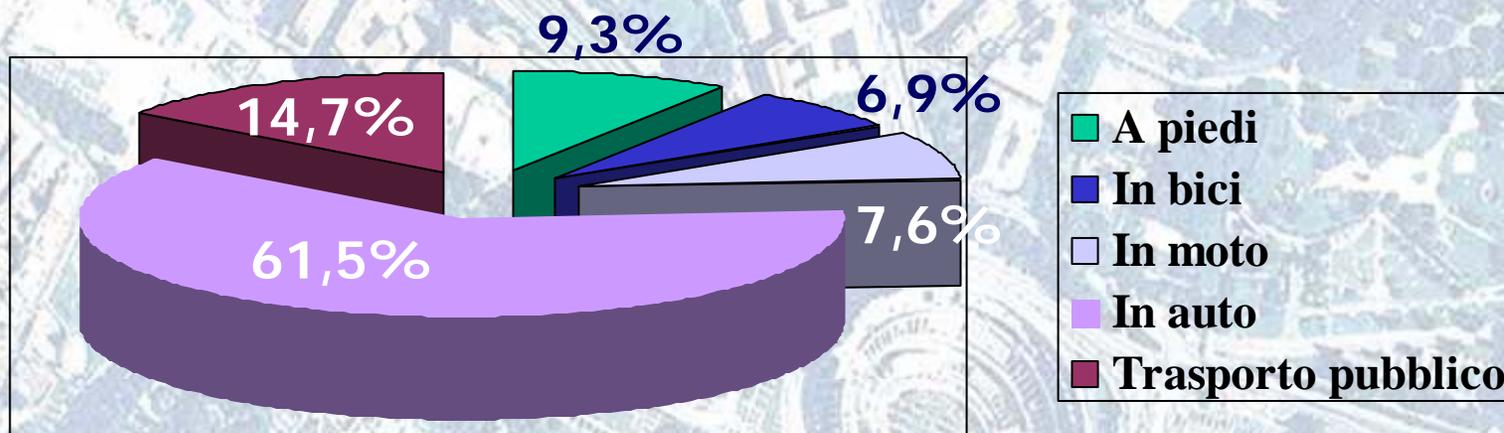
Arch. Laurence A. Bannerman
Coordinatore dell'Indagine
Segretario Generale AIPARK

Roma – Conferenza stampa 21 novembre 2007

**Riscontro
positivo da
84 Comuni
Capoluogo di
Provincia,
per un totale
di 13.000
dati**



Ripartizione modale



Rapporto abitanti / posto auto su strada a pagamento

I primi dieci

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

Gli ultimi dieci

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

Rapporto abitanti / posto auto in parcheggi in aree e strutture

I primi dieci

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

Gli ultimi dieci

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

Rapporto abitanti / posto auto nei parcheggi di interscambio

I primi dieci

1	Avellino	8,6
2	Piacenza	16,86
3	Vercelli	28,1
4	Cagliari	37,55
5	Cremona	38,05
6	Bolzano	40,89
7	Novara	43,33
8	Perugia	45,23
9	Ravenna	46,77
10	Siena	52,3

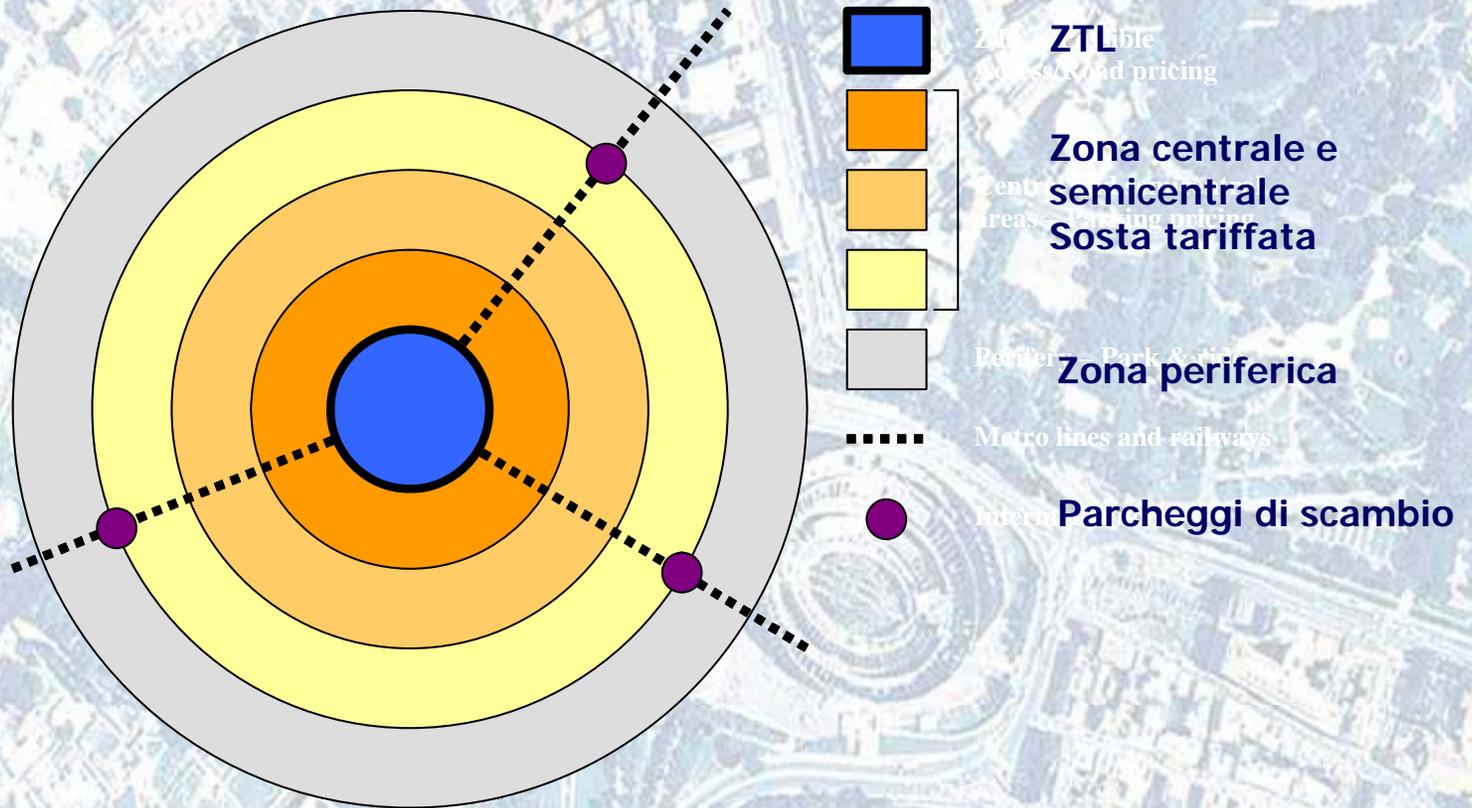
Gli ultimi dieci

1	Torino	710,44
2	Catania	611,55
3	Reggio Cal.	610,14
4	Latina	559,73
5	Nuoro	539,29
6	Napoli	523,77
7	Siracusa	493,33
8	Genova	461,19
9	Firenze	435,06
10	Palermo	374,74

La sosta nelle città sopra i 300.000 abitanti

Abitanti / p.a. su strada a pagamento	Abitanti / p.a. in parcheggi	Abitanti / p.a. in parcheggi P&R
4a: Firenze 14,06	22a: Bologna 36,48	23a: Milano 80,90
27a: Roma 31,76	27a: Milano 51,52	36a: Roma 176,28
32a: Napoli 37,52	60a: Napoli 190,06	44a: Bologna 278,80
49a: Milano 58,30	69a: Roma 403,65	52a: Napoli 523,77
77a: Bari 144,44	72a: Palermo 640,68	57a: Torino 710,44

La logica di un sistema tariffario differenziato:



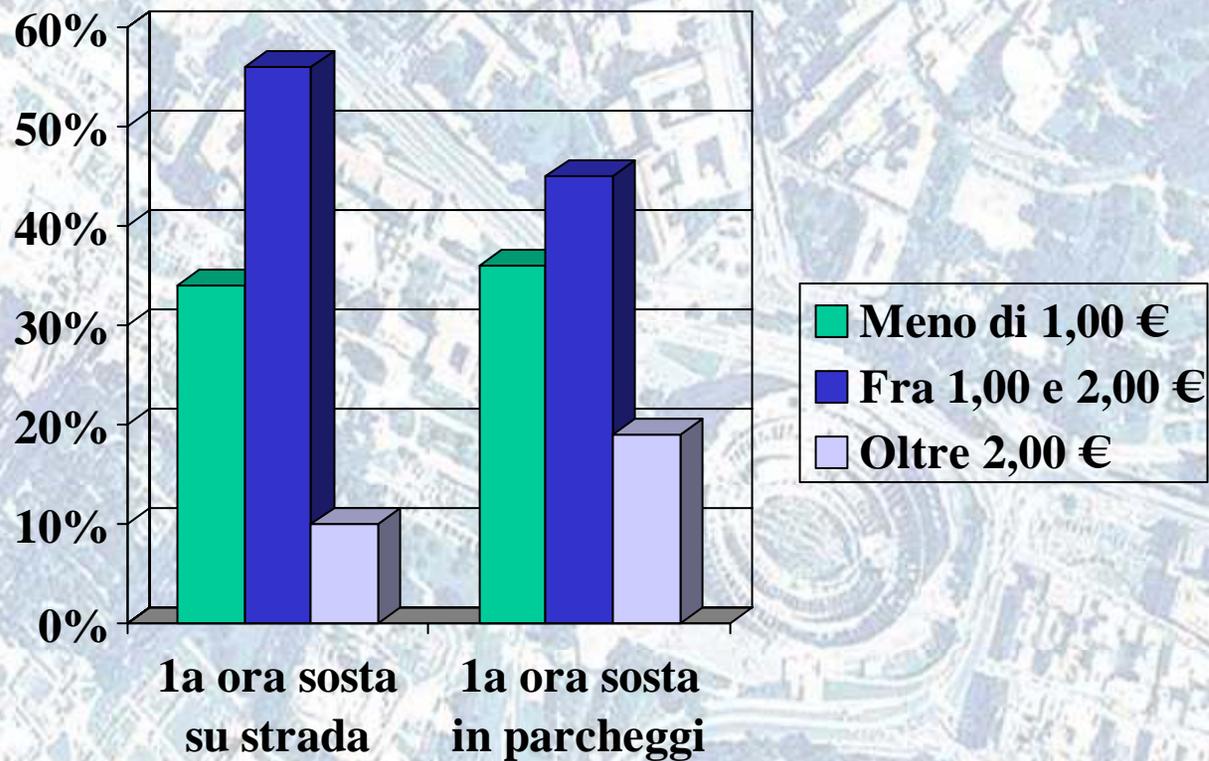
Tariffa massima per la 1a ora di sosta su strada: i capoluoghi con la tariffa più alta e più bassa, per ciascuna regione: il NORD

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

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

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

TARIFFE



Questa terza edizione dell'Indagine, come le edizioni precedenti, trae spunto dalla necessità, ravvisata dalla nostra Associazione fin dal momento della sua costituzione nei primi anni '90, di monitorare lo stato dell'arte in merito alla realizzazione dei parcheggi nelle principali città italiane e la gestione della sosta tariffata come elementi di regolamentazione della mobilità urbana.

Questa iniziativa deriva dal fatto che 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 dei tassi di motorizzazione privata per la sua diffusione sul territorio, garantendo quindi una discreta possibilità di circolazione, le strutture per garantire invece la sosta dei veicoli nei centri urbani non hanno avuto adeguati riscontri sia per carenze legislative (che non ne prevedevano o non ne riconoscevano la necessità) sia per mancanza di sensibilità e cultura nei confronti di un problema che invece negli altri paesi europei è stato adeguatamente affrontato e risolto fin dagli anni '70.

Il problema della carenza dei posti auto nei parcheggi è stato affrontato ed individuato in modo coerente solo con la legge n. 122 del 1989, normando il settore, individuando le categorie di parcheggi necessari e finanziando quelli pubblici a rotazione in modo adeguato. La legge aveva infatti lo scopo di liberare le strade dalle auto, almeno parzialmente, per migliorare la circolazione. Dopo 15 anni dall'entrata in funzione della legge però non tutti i finanziamenti assegnati sono stati utilizzati dalle città e comunque l'utilizzazione dei finanziamenti e la realizzazione dei parcheggi è stata avviata con molto ritardo; basti dire che le prime importanti realizzazioni di strutture di parcheggio nei centri urbani sono datate dopo la metà degli anni '90. Quindi, a fronte delle principali città europee dotate di reti di trasporto pubblico efficienti ed in grado di assorbire il 30-40% della mobilità urbana e di infrastrutture di parcheggio realizzate secondo le varie finalità (di destinazione, di pertinenza o di 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 da alcuni anni, soprattutto tenendo conto che l'indice di motorizzazione in Italia ci pone al secondo posto in Europa dopo la Germania, mentre l'offerta delle reti di trasporto pubblico assorbe mediamente non più del 20% della mobilità complessiva.

Al di là quindi dei risultati specifici analizzati ed individuati nella terza indagine sosta e parcheggi, riguardanti sosta tariffata su strada, parcheggi in struttura, indici di motorizzazione nelle varie città, tariffe adottate, addetti al controllo della sosta, ecc. (che si trovano illustrati e commentati nell'indagine stessa), vorrei soffermarmi sulle tabelle finali nelle quali i dati vengono confrontati a quelli delle due indagini precedenti (2001 e del 2003). Da queste tabelle si evince come la sosta tariffata su strada, intesa come strumento di regolamentazione della mobilità in alternativa o complementare rispetto ad interventi drastici di limitazione di circolazione nelle aree più congestionate (come le zone a traffico limitato, i divieti di circolazione, le targhe alterne o altro, provvedimenti questi ultimi comunque di dubbia utilità) è stata avviata in alcune città italiane in modo organico e razionale. A Siena, Bologna, Torino e Brescia e in altre città italiane sono stati adottati piani della sosta facenti parte integrante dei piani di mobilità con interessanti risultati in termini di regolamentazione e miglioramento della situazione di congestione. Anche nelle altre città - dove progressivamente lo strumento della sosta tariffata è stato applicato con modalità diverse e con risultati diversi (a seconda che sia stato pensato e realizzato come strumento di regolamentazione e di aiuto alla mobilità o più semplicemente come modalità per "fare cassa") - si sono comunque avuti sviluppi coerenti nel tempo.

Ovviamente l'efficacia dell'adozione dei piani della sosta tariffata consente di ottenere risultati abbastanza differenti a seconda dell'adozione di tariffe, delle modalità di rilascio di permessi più o meno gratuiti per i residenti, di tariffe di abbonamento troppo scontate e quindi inefficaci ai fini della limitazione dei tempi di sosta, ecc.

I dati dell'indagine del 2006 rivelano che in Italia il gap rispetto alle altre città europee per questo specifico strumento di regolamentazione della sosta è stato sostanzialmente superato nelle città che si trovano nei posti alti della graduatoria. Gli stalli di sosta tariffata sono mediamente proporzionali al numero di veicoli circolanti e alla dimensione delle città, sono mediamente ubicati ed individuati nei centri storici e nelle zone con maggiori fattori di congestione e tutto sommato, al di là di possibili miglioramenti qualitativi per rendere più efficaci gli obiettivi di questi provvedimenti, possiamo dire di aver recuperato e sopperito a carenze sull'uso degli spazi di sosta su suolo pubblico presenti ancora negli anni '90.

Per contro invece, in merito alla realizzazione di parcheggi in struttura, sia di iniziativa pubblica che di iniziativa privata, rileviamo ancora - da questa indagine - carenze ed insufficienze di offerta rispetto alla domanda effettiva e potenziale. Per equilibrare la domanda e l'offerta in materia di infrastrutture di parcheggio, oggi, con l'indagine 2006, individuamo una carenza residua di 350.000 posti auto da realizzare nel prossimo decennio.

Siamo quindi notevolmente in ritardo rispetto alle altre città europee, sia per adeguarci agli standard ormai consolidati di sosta fuori del sedime pubblico, sia per dare risposte efficaci al decongestionamento delle zone centrali e più congestionate delle nostre città, sia per dare risposte concrete alla riqualificazione dei centri urbani, sia per dare risposte a una mobilità più sostenibile, sia per aiutare il contenimento dell'inquinamento atmosferico ed acustico nelle aree urbanizzate.

Le motivazioni di questi ritardi ed il mancato avvio di queste iniziative sono molteplici e saranno l'occasione per essere affrontate e discusse da diversi punti di vista nel convegno che AIPARK sta organizzando a Roma il 14 di dicembre presso il Centro Congressi del Jolly Hotel Vittorio Veneto, con il contributo di altre associazioni e di enti interessati alle problematiche come l'ANCI, l'ANCE e la Commissione Trasporti della U.E. che con la recente pubblicazione del Libro Verde ha fornito degli elementi importanti di indirizzo per la gestione della mobilità nelle aree urbane.

Per superare queste carenze infrastrutturali riteniamo importante coinvolgere nelle iniziative tutte le forze e le istituzioni interessate e questo è l'obiettivo che AIPARK e CONFCOMMERCIO vogliono promuovere per poter finalmente realizzare questi 350.000 posti auto in parcheggi, utilizzando tutti gli strumenti finanziari disponibili e coinvolgendo anche i gestori della rete di trasporto pubblico per attivare finalmente quei progetti di *park & ride* che finora, tranne in alcuni casi, non hanno avuto la possibilità di decollare e riequilibrare così il rapporto di mobilità tra trasporto pubblico e trasporto privato.