

Gestione dei Parcheggi e centri città innovativi

In this Bulletin:

- Gestione dei Parcheggi nelle città di MOBILIS
- Lezioni apprese e condivise
- Dalla regolamentazione dei parcheggi alla gestione dei parcheggi
- Tolosa e Venezia



Gestione dei Parcheggi nelle città CIVITAS MOBILIS

Parcheggiare nel centro storico delle città è un fenomeno in rapido aumento negli ultimi decenni e provoca diversi problemi. Le auto utilizzate dai pendolari e dai visitatori ingorgano i parcheggi, sottraendo posti ai residenti, e causano inoltre congestione e inquinamento nelle zone residenziali. Modalità alternative soft come la mobilità ciclabile o pedonale sono spesso scoraggiate dalla presenza di automobili parcheggiate sui marciapiedi e sulle piste ciclabili, per non dimenticare gli impatti negativi sullo spazio urbano in aree sensibili. Nemmeno i pendolari e gli automobilisti sono soddisfatti della situazione, poiché hanno grosse difficoltà per trovare un posto per la propria auto. Un altro problema sono i grandi eventi o i giorni di particolare afflusso ai negozi: quando molte persone si spostano contemporaneamente verso la stessa destinazione, sorgono facilmente problemi di ricettività e congestione dovute alla ricerca di un parcheggio.

Le città europee hanno lavorato su queste tematiche nel corso degli ultimi due decenni, utilizzando diversi approcci. Si è scoperto che le semplici limitazioni di parcheggio spesso non centrano l'obiettivo in quanto spostano solo il problema alla strada accanto e non fanno sufficiente distinzione tra visitatori e residenti. Al fine di risolvere questo problema, sono necessarie idee più innovative. Lo spazio per i parcheggi attuali deve essere gestito in modo più efficace; inoltre devono essere elaborate solu-

oni per i grandi eventi o periodi di picco della domanda in alcune zone. Devono essere sviluppati approcci integrati, che considerano zone intere e non solo particolari "punti caldi" e tengono conto delle esigenze degli gruppi locali di portatori di interessi, siano essi residenti, commercianti o imprenditori. Queste idee innovative dovrebbero offrire anche ottime soluzioni alternative per coloro a cui viene richiesto di lasciare l'auto fuori del centro storico, come sistemi scambiatori Park & Ride e un trasporto pubblico di alta qualità. Inoltre, alternative come il Car Sharing pubblico e il noleggio biciclette possono avere un ruolo importante nelle aree urbane, dove i posti auto scarseggiano, ma il trasporto pubblico non è disponibile o adatto per un qualsivoglia motivo.

Le città di CIVITAS MOBILIS seguono diversi approcci di gestione dei parcheggi: mentre alcune città (soprattutto le meno estese, come Odense, Ljubljana e Debrecen) limitano le loro politiche ad alcune vie del centro storico, Venezia e Tolosa hanno sviluppato concetti integrati, tra cui anche la gestione dell'accesso di nel caso di Venezia. Le città MOBILIS hanno condiviso le loro esperienze in un seminario tenutosi a Colonia (Germania) nel 2006.

Matthias Fiedler
Rupprecht Consult





Lezioni apprese e condivise

La gestione dei parcheggi è considerata come una forma di restrizione di accesso da parte di alcuni soggetti portatori di interessi, in particolare gli imprenditori e i commercianti tendono ad essere riluttanti. Tuttavia, tralasciando per il momento la questione della sostenibilità, molte aree urbane possono offrire solo un numero limitato di parcheggi. Di solito, ciò porta ad effetti indesiderati come le auto in sosta sui marciapiedi o sulle corsie di marcia, causando di conseguenza una congestione del traffico e ostacolando gli altri utenti della strada. In questa ottica, la gestione dei parcheggi di è uno strumento per mantenere l'accessibilità alle aree urbane centrali e aiuta a equilibrare la domanda e l'offerta e per favorisce alternative intelligenti, come il car sharing e l'uso di biciclette pubbliche.

Dalla regolamentazione dei parcheggi alla gestione dei parcheggi

La gestione dei parcheggi implica molto di più che la semplice distribuzione efficace di autovetture rispetto alla disponibilità dei parcheggi. Si tratta di uno strumento efficace per il demand management, ovvero la gestione della domanda: regolando la fornitura di parcheggi disponibili, l'uso dell'auto privata può essere scoraggiato, rafforzando allo stesso tempo l'uso di modalità di trasporto alternative. In termini concreti, tali sistemi possono liberare le zone residenziali del centro da traffico esterno: sapendo che a destinazione il parcheggio non è disponibile, si sceglieranno modi alternativi per raggiungerle. Le modalità non motorizzate sono spesso ostacolate da auto parcheggiate su piste ciclabili e sui marciapiedi. Un più efficace controllo nelle aree di parcheggio residenziali in tal modo contribuirebbe a migliorare le condizioni per i ciclisti e i pedoni. Inoltre, la gestione dei parcheggi può ridurre la necessità di spazi dedicati e di aprire il dibattito sulla conseguente ridistribuzione dello spazio urbano, ma ciò viene praticato solo in poche città. Mentre la gestione dei parcheggi è spesso legata esclusivamente a zone residenziali, non si deve trascurare l'impatto di grandi eventi e di altri particolari picchi di domanda di parcheggi. Ad esempio, a Colonia la congestione avviene molti sabato mattina quando gli abitanti delle zone periferiche vengono in città per le spese. Mentre le strade possono far fronte all'aumento del traffico, altrettanto non avviene con i parcheggi multi-piano, il che porta alla congestione di auto in attesa sulla strada. Anche grandi eventi come il Campionato del Mondo di calcio nel 2006 hanno posto grandi sfide in termini di parcheggio. È importante non solo distribuire questi flussi verso strade e parcheggi capienti, ma anche dirigerli verso gli impianti Park & Ride (parcheggi scambiatori) o verso il trasporto pubblico per l'intero percorso.

I parcheggi privati di grandi dimensioni (ad esempio i garage di grandi edifici per uffici) sono in contrasto con le politiche di gestione dei parcheggi poiché forniscono grandi quantità di posti auto che non possono essere regolamentati. Spesso vi è inoltre un divario tra gli obiettivi delle specifiche di progettazione degli edifici e le politiche di mobilità sostenibile.

All'interno di CIVITAS si deve stimolare una più ampia discussione su argomenti relativi alla gestione dei parcheggi, quali la riallocazione dello spazio urbano, la progettazione degli edifici e le specifiche modalità alternative. Inoltre, la gestione dei parcheggi dovrebbe includere anche temi come parcheggi per biciclette e consegna delle merci.

In sintesi, le città di CIVITAS-MOBILIS vedono la gestione dei parcheggi come uno strumento più efficace e meno costoso per orientare la scelta dei trasporti nelle aree urbane. Gli impatti positivi sono particolarmente elevati nelle zone residenziali densamente edificate del centro storico, che i visitatori e i pendolari spesso usano per lasciarvi l'auto. Mentre i costi di attuazione sono piuttosto bassi a livello di attrezzature, dovrebbero essere dedicate risorse economiche sufficienti per coinvolgere i soggetti portatori di interessi nonché per la comunicazione, compresa la valutazione dettagliata delle esigenze degli utenti. L'accettazione da parte dei residenti (persone e imprese) è fondamentale per un agevole processo di attuazione. La gestione dei parcheggi è una parte essenziale delle strategie di trasporto urbano integrato, in grado anche di dare attuazione agli effetti di altre misure per ridurre il traffico nei centri città ed incoraggiare la mobilità sostenibile.

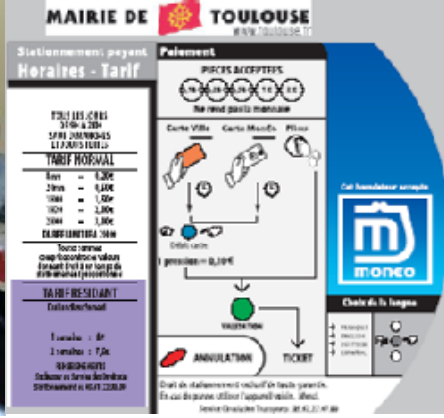
Introduzione scientifica alla gestione dei parcheggi

Il parcheggio è il modo in cui l'auto privata viene utilizzata per la maggior parte del tempo: in Germania, un'auto viene usata in media solo un'ora al giorno, mentre resta parcheggiata per le restanti 23 ore!

Il termine 'parcheggio' copre ogni occasione in cui il veicolo sia fermo non a causa del traffico, e comprende soste per entrare o uscire da una macchina, carico/scarico merci, a casa, al lavoro, per andare a fare shopping e anche lasciare l'auto all'aeroporto per un viaggio più lungo. Anche se ogni spostamento richiede almeno due possibilità di parcheggio, a inizio e a fine viaggio, la progettazione copre solo le esigenze di parcheggio alla fine del viaggio. Catene di viaggio complesse sono ovviamente un'eccezione che deve essere considerata separatamente.

I diversi motivi di spostamento influenzano i comportamenti di parcheggio: non solo l'orario e la durata della sosta ma





anche la disponibilità a pagare o a coprire a piedi il tratto tra il parcheggio e la destinazione finale. Infine, ciò può avere anche un effetto sulla scelta della modalità di trasporto: se le tariffe del parcheggio, la distanza a piedi fino alla destinazione finale, ecc., sono troppo alti, sarà probabilmente scelto un mezzo di trasporto più adeguato.

Se si osserva una zona specifica di una città, sarà possibile identificare anche diversi tipi di parcheggiatori, come ad esempio i residenti, le persone che lavorano o fanno acquisti o consegne nella zona. In seguito a queste condizioni quadro, si possono identificare i seguenti modelli:

	Residents	Workers	People in Education	Shoppers, other purposes	Visitors	Delivery and local business
Duration of Parking	long	long	long	short	long/short	short
Willingness to pay	no	no/yes	no/yes	yes	yes	no/yes

A seconda del tipo di zona (centro storico della città, zona commerciale, zona residenziale, ecc.) possono essere individuate diverse esigenze di intervento.

Il comportamento nella scelta del parcheggio può essere influenzato da misure diverse (prezzi, limiti di tempo, restrizioni o promozioni per un particolare gruppo di utenti, ecc.) La gestione dei parcheggi può inoltre supportare spostamenti verso modalità di trasporto più convenienti e permettere la riallocazione dello spazio urbano per usi più efficienti di quanto lo sia un parcheggio. Tuttavia, devono essere considerate sia le caratteristiche della zona che tutti i gruppi di utenti sull'arco dell'intera giornata. I soggetti portatori di interessi devono inoltre essere coinvolti fin dall'inizio.

OptiPark - soluzioni innovative di parcheggio per le città europee

Nell'ambito del progetto OptiPark co-finanziato dalla Commissione Europea è stato sviluppato lo strumento di prenotazione parcheggio Quickpark. Questo sistema sarà introdotto in via sperimentale ad Amsterdam a partire dal luglio 2006 ed offre una combinazione di prenotazione e sistema di pagamento per il parcheggio. Deve essere inteso come servizio di intermediazione parcheggio: diversi gestori (parcheggi e garage sia privati che pubblici, ma anche aree di parcheggio non solitamente aperte al pubblico, come i parcheggi degli enti pubblici o quelli residenziali), offrono gratuitamente i loro posti disponibili mettendoli in un pool comune. Gli utenti registrati possono richiedere un parcheggio in una certa zona, prenotare e pagare anche tramite il portale Internet. Ci sono naturalmente alcuni

prerequisiti da soddisfare: il parcheggio deve essere in grado di fornire in tempo reale i dati di occupazione e l'operatore deve essere in grado di cooperare. Ciò può diventare un problema quando si cerca di integrare anche i parcheggi non pubblici (ad esempio, la disponibilità di posti auto in parcheggi aziendali, residenziali o dei vari enti) o il parcheggio sulla pubblica via, dove l'occupazione del suolo non è monitorata. Anche per molti impianti P & R (parcheggi scambiatori), il numero di posti auto liberi non è disponibile in tempo reale. È anche difficile valutare la volontà di aderire (e pagare) al sistema di prenotazione, per quanto riguarda l'eccesso di disponibilità posti auto di molti parcheggi/garage e la chiara preferenza da parte dell'utente per il parcheggio sulla pubblica via. I vantaggi devono essere considerati nel processo di integrazione dei vari fornitori del servizio di parcheggio, il (possibile) accesso ai posti auto dei vari parcheggi non solitamente aperti al pubblico e nel sistema integrato di informazione, prenotazione e pagamento che ne facilita l'uso. È anche possibile influenzare la domanda, offrendo diverse tariffe a seconda del tempo e luogo.



Il progetto pilota di Amsterdam inizierà con tre parcheggi, ma la piattaforma include la possibilità di estenderlo in futuro a più operatori. Il progetto pilota avrà inizio a luglio 2006 e la convalida (valutazione) dei risultati sarà pronta nel mese di aprile 2007. Il progetto Optipark sarà inoltre introdotto in via sperimentale anche a Baden-Baden (Germania), Bologna (Italia), Bruges (Belgio) e Madrid (Spagna).

Toulouse

Tolosa è un'agglomerazione in crescita con una popolazione che aumenta di 13.000 residenti all'anno, e un aumento di 1.200 autovetture al mese che viaggiano sulla viabilità dell'area urbana con 400 mila viaggi con auto privata al giorno nel centro della città di Tolosa. Conservare la qualità della vita per i propri abitanti e per i visitatori è quindi di interesse vitale per l'amministrazione comunale, così come lo è mantenere le



possibilità commerciali per i negozi locali. Ciò richiede un'azione in tre settori:

- Incoraggiare l'uso del Trasporto Pubblico
- Incoraggiare la mobilità pedonale e ciclabile
- Introdurre una nuova politica di parcheggio nel centro della città

Le nuove politiche di parcheggio sono stato introdotte nel mese di ottobre 2005, e sono rivolte ai vari tipi di utenti, cioè i residenti, i pendolari e i visitatori.

Dette politiche perseguono l'obiettivo di vietare l'accesso delle auto dei pendolari al centro città e abbreviare il tempo di occupazione dei parcheggi da parte dei visitatori. Per questi motivi, non vengono offerte tariffe per soste di lunga durata. Allo stesso tempo, il sistema mira a ottimizzare la situazione per residenti e commercianti. I residenti possono abbonarsi con una spesa minima (15 € al mese), mentre i negozi beneficeranno della migliore rotazione grazie alla limitazione del tempo di parcheggio a 2 ore (per i non residenti).

Diversi i modelli introdotti, a seconda del carattere delle singole strade. Ciò significa, per esempio, che anche i residenti dovranno pagare la tariffa normale in strade con alto indice di attività commerciali, almeno durante il giorno. Il provvedimento prevede controlli sulla sua applicazione.

La gestione dei parcheggi è stato introdotta in quattro quartieri del centro città, e 300 proprietari di auto richiesto ed ottenuto lo status di "residente". Al titolare è consentito anche parcheggiare in zone direttamente limitrofe, nel caso non trovasse un posto per parcheggiare nel proprio quartiere.

Gli effetti di queste misure sono molto incoraggianti, con quasi l'80% delle richieste soddisfatte. Il tempo per trovare un parcheggio libero (come residente), è stato ridotto del 60%. Questa prima valutazione ha anche consentito di avere un feedback su questioni tecniche ed ha permesso alcuni piccoli miglioramenti.

Venezia

Il Comune di Venezia è particolarmente attivo nell'affrontare il problema del traffico proveniente da fuori attraverso una propria strategia di gestione dell'accesso e dei parcheggi. Quasi 200.000 autovetture al giorno entrano Mestre (la

parte di Venezia sulla terraferma), leader per la congestione, l'inquinamento e la carenza di spazio urbano. Al fine di ridurre questi effetti negativi sulla centro cittadino di Mestre, è stato studiato un sistema di parcheggi scambiatori (sistema Park & Ride), in grado di assorbire il traffico alle uscite delle autostrade e delle principali arterie di scorrimento.

Il sistema di parcheggi scambiatori di Mestre è stato inaugurato nel corso del 2002 (1a fase) e sarà esteso fino a coprire circa 2.200 posti auto in 6 parcheggi entro la tempistica di CIVITAS-MOBILIS. Attualmente, un servizio di minibus con corse frequenti garantisce l'accessibilità al centro di Mestre. Informazioni in tempo reale sulla ricettività dei parcheggi scambiatori e orari di partenza degli autobus sono fornite da pannelli luminosi collocati lungo le principali arterie di snodo. Oltre a questo, i parcheggi scambiatori mettono a disposizione degli utenti servizi di noleggio biciclette e car sharing come mezzi di mobilità alternativa.

Per garantirne l'efficacia, il sistema di parcheggi scambiatori è inserito in un pacchetto di misure: è stato introdotto un ticket per la sosta a pagamento nella zona del centro cittadino e un complesso sistema di controllo ad accesso elettronico che comprende un "lasciapassare oneroso" (pass o ticket) regolerà l'accesso delle autovetture private e dei pullman turistici. Con la costruzione del tram su gomma e del sistema di metropolitana leggera (operativa a partire dal 2008), l'accesso alla città con i mezzi pubblici sarà notevolmente migliorato, e costituirà un punto di forza e un fattore determinante nella decisione di non usare l'auto privata per gli spostamenti al centro della città di Mestre.

Per ulteriori informazioni:

Matthias Fiedler
Rupprecht Consult
Forschung & Beratung GmbH
Hatzfeldstr. 6
51069 Cologne, Germany
tel.: + 49 221 60 60 55 22
fax: + 49 221 60 60 55 29
m.fiedler<at>rupprecht-consult.eu

CIVITAS MOBILIS - città e partner

Nel 2004 le città di Tolosa (Francia), Debrecen (Ungheria), Lubiana (Slovenia), Odense (Danimarca), e Venezia (Italia), e i rispettivi principali soggetti portatori di interessi in materia di mobilità locale hanno istituito un partenariato europeo per la "Attuazione di Iniziative di Mobilità per la Sostenibilità Locale" - di cui il progetto CIVITAS MOBILIS è il risultato fisico. CIVITAS MOBILIS mira ad attuare strategie radicali per il trasporto urbano non inquinante in tutte le cinque città e creare una nuova cultura per una mobilità urbana più pulita nel più ampio quadro di uno sviluppo sostenibile. Il progetto consentirà il coinvolgimento di tutte le parti interessate e il trasferimento delle buone pratiche ad altre comunità urbane in tutta Europa.

Un totale di 30 partner lavorano ad una serie di miglioramenti alla mobilità nell'ambito di otto tematiche tecniche e cinque temi politici nel corso dei quattro anni di vita del progetto. Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è prodotto dai partner del progetto MOBILIS, e co-finanziato dalla Commissione europea attraverso CIVITAS INITIATIVE <http://www.civitas-initiative.org/>.

Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è pubblicato semestralmente (per tutta la durata del progetto). Se desiderate registrarvi per un abbonamento gratuito, vi preghiamo di inviare una e-mail a milena.marega@guest.arnes.si. Le pubblicazioni CIVITAS MOBILIS sono disponibili su <http://www.civitas-mobilis.org/>.

Redazione: Aurore Asurey, TISSEO SMTC, Redazione tecnica: Albin Keuc, Ljubljana Site Dissemination Manager

Foto: le foto usate provengono da presentazioni PowerPoint utilizzate durante il workshop tecnico tenutosi a Colonia nel 2006.

Produzione: Centro Ambientale Regionale per l'Europa Centrale e Orientale, Ufficio Nazionale per la Slovenia, Città di Lubiana.

