

IL DIBATTITO SUL RUOLO DEI PARCHEGGI NELL'AMBITO DEI SISTEMI DI MOBILITÀ URBANA

Leva tariffaria e hub urbani così la sosta migliora la città



Laurence Bannermann, quali soluzioni sono auspicabili e concretamente applicabili per liberare lo spazio pubblico dalle troppe auto in sosta sulle strade e rendere nel contempo più agevole la ricerca di uno stallone libero quando necessario?

"Anzitutto chi deve prendere le decisioni si deve rendere conto che in città lo spazio a disposizione è scarso rispetto alla complessità della domanda. È quindi necessario assegnare una priorità funzionale alla tipologia di sosta dei veicoli in funzione delle diverse esigenze che si generano sul suolo pubblico, nei vari giorni e nelle varie ore della giornata. Ad esempio, bisogna far sì che nelle zone interessate da una domanda di accesso con funzioni di cliente o di fornitore o per altre attività che contribuiscono al funzionamento della città si possano avere spazi di sosta breve a disposizione. Per fare questo occorre allontanare da quelle stesse zone gli utenti che usano lo spazio pubblico in modo statico, lasciando la propria auto parcheggiata per la maggior parte della giornata. Un obiettivo che si può conseguire facilmente ricorrendo alla leva tariffaria, uno strumento senz'altro impopolare da un punto di vista politico, ma l'unico davvero efficace. Perché se vuoi attribuire una funzione alla sosta in una determinata area devi tarare la tariffa in modo tale che questa sia coerente con la durata media della domanda che si intende soddisfare. Chi ha bisogno di parcheggiare per otto ore, per tornare all'esempio, non andrà mai a pagare una tariffa di tre euro l'ora e sarà spinto a cercare posto altrove, un po' più

L'opinione di Laurence Bannerman, segretario generale Aipark, in merito alla necessità e alle potenzialità di nuove politiche sulla sosta urbana.

Spazi pubblici compressi, strade intasate da veicoli in sosta lungo i marciapiedi, in doppia fila e perfino sulle strisce pedonali, tempi persi alla guida alla disperata ricerca di uno stallone libero: sono solo alcuni dei problemi che si verificano quotidianamente nelle nostre città a causa della carenza di un'efficace politica della sosta e di infrastrutture di parcheggio in grado di togliere dalla strada i veicoli quando non vengono utilizzati. Un settore, quello della sosta e dei parcheggi, ampiamente rappresentato ad

Intertraffic Amsterdam 2024, che ha anche ospitato importanti momenti dibattito sui temi emergenti. Proprio in occasione di una sessione speciale organizzata ad Intertraffic dall'European Parking Association, "Onda Verde" ha intervistato il segretario generale dell'Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità (Aipark), Laurence Bannerman, che ha tracciato un quadro delle innumerevoli potenzialità che un rinnovato impegno nel settore potrebbe comportare al fine di rendere più vivibili le nostre città.

lontano, lasciando liberi gli stalli per altre tipologie di utenti che hanno necessità di fermarsi solo per una o due ore. L'idea di avere tutta la città con una tariffa giornaliera di quattro euro per otto ore di sosta, come si verifica in alcuni Comuni italiani, è un invito a trasformarla in una caotica autorimessa a cielo aperto".

Gestire in modo più razionale la sosta su strada è senz'altro una priorità. Per quanto riguarda invece i parcheggi in struttura quali sono le prospettive?

"In generale le città in Italia sono sotto-infrastrutturate rispetto a quella che è la reale domanda di sosta. E dico questo non per invogliare l'uso dell'automobile, ma per un altro motivo, ovvero che oggi esistono decine di nuovi servizi che richiedono specifici spazi di sosta. Ad esempio, hai bisogno di ricaricare la macchina? Devi avere uno spazio di sosta dedicato. Vuoi prendere un veicolo in sharing? Lo trovi parcheggiato in un apposito spazio. E così via. C'è quindi bisogno di creare nella città tutti questi spazi, senza occupare la strada ma realizzando piuttosto parcheggi in struttura concepiti come veri e propri hub urbani. Anche la logistica urbana può utilizzare per la distribuzione dell'ultimo miglio questi parcheggi in struttura, dove si possono raccogliere le merci da consegnare successivamente con cargo-bike o altre modalità sostenibili del genere, oppure possono diventare punti dove i clienti arrivano, come alla posta, dove ci sono i locker, trovano par-



cheggio, caricano le merci più pesanti o ingombranti e poi vanno via, evitando così che le strade siano intasate da migliaia di auto in sosta".

Il ruolo dei parcheggi dovrebbe essere anche quello di favorire lo scambio modale: come si sta muovendo il settore in questa direzione?

"Ovviamente c'è bisogno anche di spazi per permettere il trasbordo da un tipo di mobilità ad un altro, ovvero offrire all'utente la possibilità di arrivare con il proprio mezzo fino ad un certo punto, entrare in un hub urbano e prendere, ad esempio, una minicar elettrica o una bicicletta elettrica o altro del genere per svolgere le sue attività nel centro della città. E qui torna il discorso sull'infrastrutturazione necessaria, perché occorre realizzare e organizzare nuove strutture di parcheggio, anche per favorire una sempre più efficace intermodalità urbana. In poche parole, torno a ribadire, servono contenitori dove poter depositare i veicoli quando non sono in uso, per non intasare la città, e renderli punto di riferimento per poter fruire di altri servizi: dalla ricarica delle batterie, allo sharing, al ritiro di merci e così via. La città di Bar-

cellona, per fare solo un esempio, ha circa 120.000 posti in parcheggi pubblici sotterranei, il che equivale ad eliminare dalla strada una fila di 600 chilometri di automobili in sosta, con tutti i conseguenti vantaggi. Ma l'Italia sotto questo aspetto è ancora piuttosto indietro".

Ma esistono spazi adeguati e aree demaniali all'interno delle nostre città per realizzare nuove strutture di parcheggio?

Sicuramente sì. Il primo esempio che mi viene in mente è quello della struttura che è stata appena realizzata a Roma sopra la Stazione Termini. Cioè, sopra i binari di Termini è stato costruito un parcheggio a tre piani che è un hub a tutti gli effetti e che contiene qualcosa come più di 500 auto. Lì dentro puoi ricaricare le batterie con energia pulita, perché hanno i pannelli solari sul tetto, hai la possibilità di avere veicoli in sharing, puoi parcheggiare la macchina e prendere un treno o un autobus perché sono presenti diversi capolinea. Insomma, c'è bisogno di iniziare a verificare quali siano gli spazi a disposizione e poi cominciare ad utilizzarli. Nelle nostre città abbiamo degli spazi, abbiamo delle aree dismesse, dobbiamo solo metterci in testa che l'infrastrutturazione al servizio della mobilità urbana è la chiave per far funzionare le cose. Non si può più ignorare il fatto che continuando a stipare tutto sulla strada non c'è più lo spazio e che il sistema urbano della mobilità si è letteralmente inceppato".

Quali strumenti sono a disposizione degli amministratori pubblici per favorire questo necessario processo di infrastrutturazione?

"A Firenze, nell'ambito della manifestazione P-Days organizzata da Aipark, abbiamo previsto una sessione proprio per interloquire con le pubbliche amministrazioni, in particolare per illustrare i vantaggi del partenariato pubblico-privato. Vorremo infatti far capire ai decisori pubblici che ci sono realtà private disponibili ad investire nelle infrastrutture, però c'è bisogno di cambiare le logiche con le quali funziona e viene attualmente gestita l'area della mobilità urbana. Rendere più rispondenti alle moderne esigenze della mobilità le strutture di parcheggio esistenti e realizzarne di nuove è una necessità ed è possibile, ma in Italia abbiamo parlato per anni di cosa fare con le aree dismesse e non si è mai arrivati a nulla di concreto. Si parla di queste cose solo ragionando secondo una logica immobiliare, ma se applichi questa logica e tralasci di considerare quello che è il valore e la funzione dell'infrastrutturazione della città finisci inevitabilmente per fare un danno terribile".

