

# Pratiche urbanistiche

## Politiche e orientamenti negli strumenti di governo della sosta

### Policies and Guidelines into the Parking Plans

a cura di **Fiorella de Ciutiis**

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [fiorella.deciutiis@unina.it](mailto:fiorella.deciutiis@unina.it)

#### In questo numero

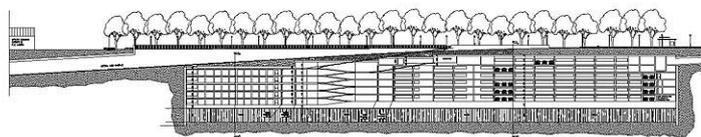
Le città sono oggi sempre più impegnate ad affrontare i problemi di congestione derivanti dal parcheggio su strada. La domanda di sosta, infatti, aumenta costantemente soprattutto nelle grandi città, superando quasi sempre l'offerta di aree disponibili. In tal senso, le Amministrazioni comunali sono chiamate ad affrontare la questione della gestione della sosta nelle aree urbane con adeguate politiche, oggi sempre più orientate a mettere in campo azioni integrate volte da un lato a rispondere alla domanda di sosta e dall'altro a risolvere i problemi di congestione da traffico veicolare e di inquinamento che interessano quasi tutti i centri urbani. In numerosi piani e programmi per la mobilità e la sosta ricorrono, infatti, strategie volte ad allontanare dalle aree centrali quote di domanda di sosta reindirizzate nelle aree più periferiche in cui viene garantito l'interscambio con i trasporti pubblici locali. Sovente, quindi, le politiche di gestione della sosta si accompagnano a misure per il potenziamento del trasporto pubblico. Di questo orientamento è il Piano della mobilità di area vasta di Reggio Emilia, che riorganizza il sistema della sosta da un lato allontanando dall'area centrale quote di domanda destinate ad una occupazione lunga dei posti auto e dall'altro ampliando la disponibilità di posti auto a ridosso del centro, destinando questi ultimi alla sosta breve. Tali azioni sono supportate da interventi di potenziamento del trasporto collettivo e dell'interscambio tra il mezzo privato e quello pubblico, per assicurare un accesso alle aree centrali più veloce.

Anche il Programma urbano dei parcheggi della città di Torino segue questa tendenza, individuando quale localizzazione privilegiata per la

realizzazione dei nuovi parcheggi la zona urbana di corona al centro storico, limitando nel centro storico aree le aree di sosta per le grandi funzioni urbane (ospedali) e per le attività mercatali.

Infine, il Programma urbano dei parcheggi del comune di Milano fa' suoi gli obiettivi di allontanare il maggior numero possibile di autovetture dai marciapiedi e dalle sedi stradali, recuperando spazi da dedicare alla mobilità ciclo-pedonale e al trasporto pubblico e di potenziare la presenza di parcheggi di interscambio e di corrispondenza, per rispondere all'offerta di sosta per l'utenza interessata all'utilizzo del mezzo pubblico per accedere all'area urbana più centrale.

Il Pup di Milano prevede la realizzazione di parcheggi residenziali in sottosuolo al fine di riqualificare le aree in superficie restituendole all'uso pedonale, come nel caso del parcheggio interrato di viale Zara, in via di realizzazione.



## Il Piano della mobilità di area vasta di Reggio Emilia

Il consiglio comunale di Reggio Emilia ha approvato il Piano della Mobilità di area vasta nel maggio 2008. Il piano, che ridisegna il sistema della mobilità con un orizzonte temporale medio-lungo, articola la realizzazione degli interventi in due tappe successive: una intermedia al 2010 ed una definitiva al 2015. Sulla base della previsione delle modifiche nell'assetto del territorio, della quantità e delle caratteristiche della popolazione insediata, degli andamenti delle attività e dell'occupazione, il Piano introduce un insieme di regole, di misure e di interventi infrastrutturali volti al conseguimento degli obiettivi preposti:

- affrontare in modo strutturale il problema dell'inquinamento derivante dal traffico, rafforzando l'uso di bicicletta e trasporto pubblico;
- distribuire e fluidificare il traffico sulla rete stradale, allontanandolo dalle aree centrali e dalle zone residenziali;
- migliorare la sicurezza e l'efficienza della rete stradale con l'introduzione di nuove forme di moderazione del traffico, la gerarchizzazione della rete stradale e il rafforzamento del rispetto delle regole.

In particolare, rispetto al secondo obiettivo, il piano riorganizza il sistema della sosta al fine di riequilibrare "la sproporzione tra crescente domanda di circolazione e scarsa disponibilità di superficie per strade e parcheggi". Il nuovo sistema della sosta è finalizzato da un lato all'allontanamento dall'area centrale di quote di domanda derivanti dalle periferie e dalle aree esterne alla città e destinate ad una occupazione



Il Piano della mobilità di area vasta di Reggio Emilia riorganizza il sistema della sosta allontanando dall'area centrale quote di domanda destinate ad una lunga occupazione e potenziando e facilitando l'interscambio tra il trasporto pubblico collettivo e il mezzo privato.

lunga dei posti auto; dall'altro ad un conseguente ampliamento della disponibilità di posti auto a ridosso del centro, destinando questi ultimi prevalentemente alla sosta breve. In particolare, i parcheggi esterni alla città dovranno consentire l'interscambio tra il mezzo privato e quello pubblico. Il Piano prevede di incentivare l'utilizzo di tali parcheggi attraverso il potenziamento del trasporto collettivo e l'introduzione di linee ad alta frequenza, che consentano un accesso al centro veloce e capillare. Inoltre, il Piano prevede l'introduzione di un sistema di tariffazione dell'offerta progressivo, in relazione alla vicinanza al centro e alla tipologia di utilizzatore. In altre parole, il centro storico sarà interessato da un sistema di regolazione della sosta con tariffe più sostenute, mentre la zona di corona e i parcheggi di attestamento godranno di tariffe più moderate.

Con la realizzazione e l'entrata in funzione dei parcheggi scambiatori esterni sarà quindi possibile mettere a rotazione e tariffare i posti dei parcheggi di attestamento e le aree a questi limitrofe, sottoposte allo stesso regime di regolazione. L'obiettivo di questo sistema di regolazione della sosta al di fuori del centro storico è chiaramente quello di diminuire quella quota di flusso automobilistico in ingresso al centro destinato alla sosta prolungata, garantendo al contempo la fruizione dei servizi (scuole, sanità, commercio, terziario) insediati nelle aree su cui sarà introdotta la regolazione della sosta attraverso l'adozione sistemi flessibili.

### Tra gli obiettivi del Piano della mobilità di area vasta di Reggio Emilia:

- distribuire e fluidificare il traffico sulla rete stradale, allontanandolo dalle aree centrali e dalle zone residenziali
- affrontare in modo strutturale il problema dell'inquinamento derivante dal traffico, rafforzando l'uso di bicicletta e trasporto pubblico
- migliorare la sicurezza e l'efficienza della rete stradale con l'introduzione di nuove forme di moderazione del traffico
- governare la mobilità veicolare in ragione delle dimensioni dei quartieri

## Il Programma Urbano Parcheggi della città di Torino

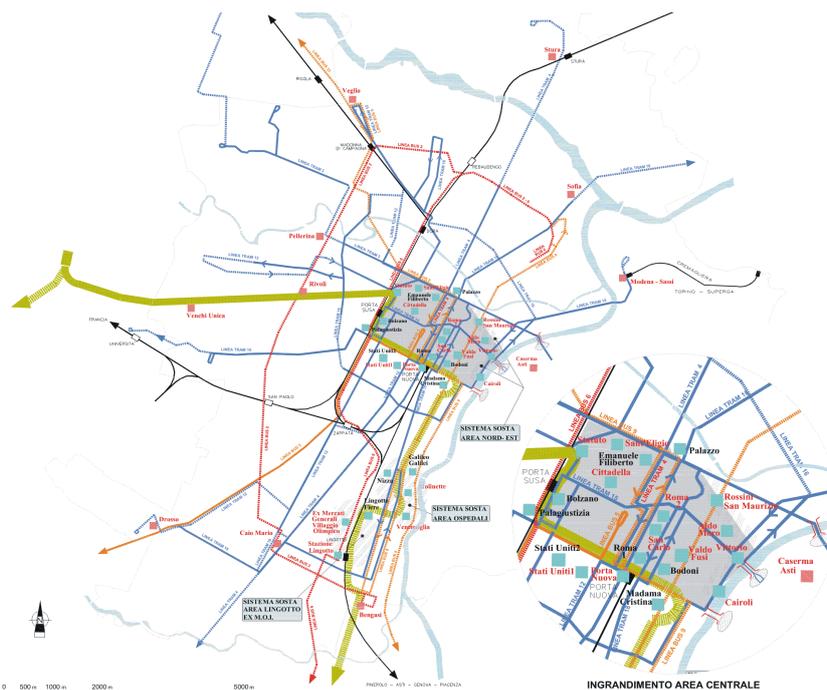
L'Amministrazione comunale di Torino ha approvato nel marzo 1990 il primo Programma Urbano dei Parcheggi. Il Programma è stato poi nel tempo modificato ed integrato sulla base delle esigenze che sono emerse nel corso degli anni.

Fin dalla prima stesura, però, il programma individua quale localizzazione privilegiata per la realizzazione dei nuovi parcheggi la zona urbana di corona al centro storico, garantendo in ogni caso i parcheggi per le grandi funzioni urbane (ospedali) e per le attività mercatali.

Inoltre, per la realizzazione degli interventi il programma individua principalmente due modalità di intervento: la realizzazione da parte dell'Amministrazione comunale o tramite l'Azienda Torinese Mobilità e la realizzazione da parte dei privati concessionari. Inoltre nel 1994, l'Amministrazione comunale ha istituito un sistema di sosta a pagamento per tutto il centro storico e per altre aree semicentrali con un'elevata vocazione commerciale o terziaria, designando l'ATM (Azienda torinese mobilità) quale ente gestore per suo conto.

La gestione della sosta a pagamento, che genera utili consistenti se paragonati a quelli del trasporto pubblico, ha

Il Programma Urbano Parcheggi della città di Torino propone un sistema di interventi da realizzarsi nell'arco di dieci anni e individua quale localizzazione privilegiata per nuovi parcheggi la zona urbana di corona al centro storico.



### Le azioni prioritarie del Programma Urbano Parcheggi di Torino:

- nella zona del centro storico, la realizzazione di strutture interrato per il parcheggio con l'eliminazione parziale dei parcheggi di superficie e contestualmente la riqualificazione degli spazi pubblici
- nell'area centrale (lato nord-est) e in zona oltre Po, area caratterizzata da una limitata offerta di posti auto, il completamento del sistema dei parcheggi di attestamento, privilegiando punti prossimi ai ponti principali
- la realizzazione di parcheggi d'interscambio, localizzati in punti strategici, contemporaneamente agli interventi di prolungamento e potenziamento del trasporto pubblico

permesso all'Amministrazione comunale, in ottemperanza al Codice della Strada vigente, di investire il budget ricavato nella realizzazione di parcheggi sotterranei o sopraelevati, con l'obiettivo di ridurre la domanda di posti auto nelle zone più congestionate della città e di conseguenza gli spazi destinati alla sosta in superficie, che saranno invece destinati a spostamenti pedonali, piste ciclabili ed al verde.

Il nuovo Programma urbano dei parcheggi, approvato nel 2001 dopo circa dieci anni dal primo PUP, propone un sistema di interventi da realizzarsi in un arco temporale di riferimento di circa dieci anni.

Un primo obiettivo che il nuovo programma persegue consiste nell'individuazione di aree in cui ubicare nuovi parcheggi in punti che abbiano possibilmente una diretta connessione con la viabilità principale urbana. Tale individuazione deve scaturire da indagini e analisi integrate sulla pianificazione urbanistica generale ed esecutiva e sugli indirizzi legati al di potenziamento del trasporto pubblico/collettivo e del trasporto privato/individuale.

Un secondo obiettivo riguarda invece la diversificazione delle funzioni e dell'uso dei parcheggi da realizzare in diverse parti del territorio comunale, sulla base della tipologia di utenza dell'area.

Tale scelta deriva dalle caratteristiche insediative delle zone considerate, e delle eventuali trasformazioni urbanistiche previste, dall'attuale offerta di parcheggio (su suolo pubblico e su suolo privato) e dalla domanda di sosta espressa dalle diverse tipologie di utenza, in funzione delle diverse esigenze e specifiche utilizzazioni.

## Il Programma Urbano Parcheggi della città di Milano

Il Programma Urbano Parcheggi redatto ai sensi della L 122/89, rappresenta lo strumento di programmazione del Comune di Milano in materia di offerta di sosta in struttura.

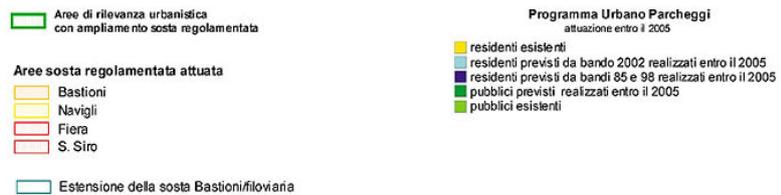
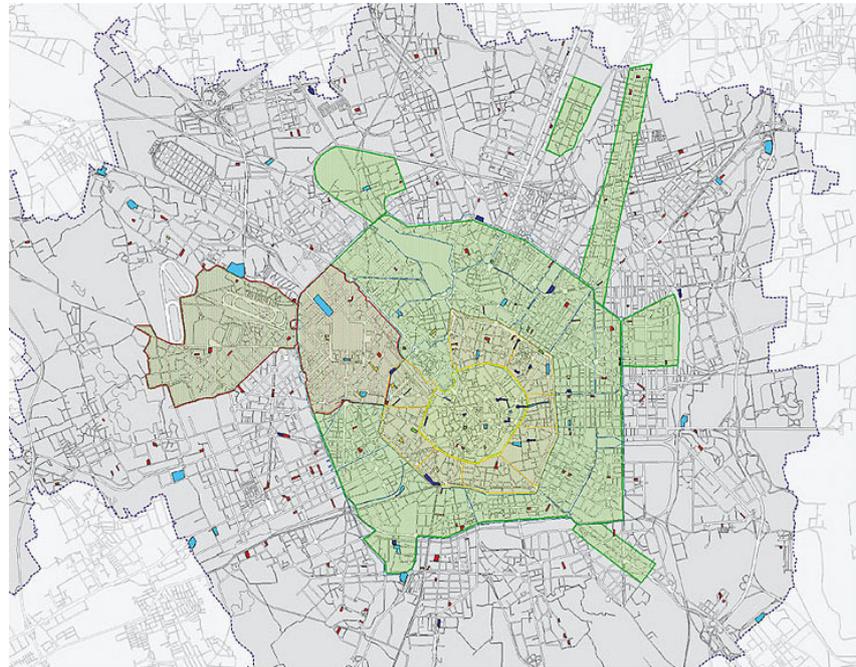
Il documento approvato nel 2002 è stato elaborato dal centro studi P.I.M. su incarico del Comune di Milano e costituisce il sesto aggiornamento dello strumento di governo della sosta. Questo documento fa proprie le valutazioni di fabbisogno formulate da precedenti Piani e recepisce le indicazioni contenute nel primo aggiornamento del PGTU e confermate nel Piano Urbano della Mobilità.

Il Programma riprende la strategia di riorganizzazione del sistema della sosta basata sull'integrazione fra la realizzazione dei nuovi parcheggi (pubblici di interscambio, di corrispondenza e per le funzioni terziario-commerciali e sotterranei per i residenti) e l'attuazione di una nuova e più efficace disciplina della sosta in sede stradale.

Obiettivo di tale integrazione è l'allontanamento del maggior numero possibile di autovetture dai marciapiedi e dalle sedi stradali, recuperando spazi da dedicare alla mobilità ciclo-pedonale e al trasporto pubblico e per migliorare la circolazione stradale. Particolare importanza è attribuita alla realizzazione di due categorie di parcheggi: da un lato i parcheggi di interscambio e di corrispondenza, che rappresentano l'offerta di sosta per l'utenza interessata all'utilizzo del mezzo pubblico per accedere all'area urbana più centrale e dall'altro i parcheggi pubblici urbani, destinati ad offrire possibilità di sosta a rotazione per flussi con destinazione locale.

Di questi ultimi, alcuni sono di servizio alle grandi funzioni urbane (università, ospedali, fiera, ortomercato), altri sono destinati a rispondere alla domanda di sosta nelle aree di maggiore concentrazione di servizi terziario-direzionali o di offerta di funzioni per il tempo libero (parchi, cine-teatri, ecc), altri ancora hanno anche la funzione di controbilanciare la diminuzione di posti auto superficiali nelle aree in cui è prevista l'introduzione di una regolazione della sosta attraverso tariffe orarie.

Per quanto riguarda, invece, i parcheggi per residenti è prevista la realizzazione di strutture in sottosuolo così da migliorare l'offerta per i residenti e al tempo stesso facilitare le condizioni di circolazione per i mezzi pubblici e privati lungo



Secondo le previsioni del Programma Urbano Parcheggi di Milano, i primi interventi riguardano l'incremento della dotazione di parcheggi per i residenti e l'estensione della regolamentazione della sosta nelle aree più critiche e congestionate della città.

gli assi di scorrimento e rendere più fruibili e sicure le aree in superficie, riqualificandole e restituendole all'uso pedonale. Il programma, effettuando una rassegna degli interventi realizzati e di quelli per cui è già in corso il bando, procede al ridimensionamento del fabbisogno da soddisfare prioritariamente (che ammonta a circa 90.000 posti auto). Poi, attraverso, l'individuazione di nuove aree idonee per la realizzazione di parcheggi nel sottosuolo, è stato possibile di ridefinire le capacità potenziali disponibili nel breve periodo (circa 20.000 posti auto). Tali parcheggi potranno quindi essere realizzati nell'immediato sia attraverso un nuovo bando, sia attraverso procedure di *project financing* o convenzionamento.

### Referenze immagini

L'immagine a pag. 99 è tratta dal sito <http://www.aafc.it>, l'immagine a pag. 100 è tratta dal sito web <http://www.municipio.re.it>, l'immagine a pag. 101 è tratta dal sito web <http://www.comune.torino.it>. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito <http://81.208.25.93/RSA/index.htm>.