



Publicazioni

Cultura e politiche della sosta

a cura di Andrea S. Profice

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: andrea.profice@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

In questo numero vengono presentate quattro pubblicazioni. Il primo contributo proposto "Politiche di Parcheggio: panoramica degli approcci passati e presenti" presenta i principali risultati emersi dal workshop di Bologna del 2006 del Progetto di Ricerca Europeo INTERREG IIIC "City parking in Europe".

Lo scopo principale di tale progetto, conclusosi nel 2007, è stato l'approfondimento delle tematiche legate alle politiche della sosta in Europa, l'analisi delle *best* e *bad* practices nelle città coinvolte nel progetto e, a partire da queste, la proposizione di soluzioni innovative per il futuro. La pubblicazione proposta presenta, quindi, quanto emerso da una discussione preliminare tra alcune città partecipanti al progetto in merito all'evoluzione delle politiche della sosta in Europa. Nella seconda sezione dell'osservatorio vengono proposti due contributi, uno a carattere teorico/metodologico "Sistema urbano e governo della mobilità" ed il secondo a carattere operativo "Programma Urbano dei parcheggi. Studi propedeutici per Napoli".

Il primo è un volume pubblicato nel 1995 a cura di Corrado Beguinot e Rocco Papa e presenta i principali risultati emersi nell'ambito di una ricerca sviluppata da alcuni ricercatori del DiPIST dell'Università di Napoli "Federico II" e dell'ex IPIGeT del CNR all'interno del "Progetto Finalizzato Trasporti 2".

Tale ricerca ha proposto un approccio innovativo alla soluzione dei problemi di degrado e congestione, che investono la maggior parte delle moderne aree urbane e metropolitane, basato su una visione olistica e contestuale di tali problematiche e orientata alla "composizione" della dicotomia tra domanda di spostamento e offerta di trasporto. Tali intuizioni sono state applicate, nel 1999, al secondo lavoro proposto, gli studi propedeutici per il PUP di Napoli, a cura di Rocco Papa e Carmela Gargiulo e sviluppato da docenti del DiPIST e ricercatori dell'IPIGeT.

TeMA
01.09

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 1 - marzo 2009 - pagg. 91-94

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Parking Culture and Politics

L'ultimo contributo "Parking places/Community places. Finding balance through smart growth solutions" è un report di ricerca prodotto dall'Agenzia per l'ambiente degli Stati Uniti (EPA) nel 2006.

Questo mette in luce come le modalità con cui si sviluppa e si governa una città –e quindi con cui si pianificano anche le politiche della sosta– hanno un impatto considerevole sulla qualità dell'ambiente naturale e, di riflesso, sulla salute dei cittadini.



Politiche di parcheggio: panoramica degli approcci passati e presenti

Questo report sintetizza i principali risultati emersi nell'ambito di un workshop, tenutosi a Bologna nel 2006, del Progetto Interreg IIIC "City parking in Europe" finanziato dalla Commissione Europea e conclusosi nel 2007. Le finalità di tale progetto sono state: l'analisi dello stato dell'arte in materia di politiche della sosta in diverse città europee, la messa in luce di esempi di *best* e *bad practices* e, infine, sulla scorta di tali pratiche, la proposizione di idee innovative per la soluzione di alcune delle problematiche connesse al problema del parcheggio in città.

Al progetto hanno preso parte gli amministratori di alcune città europee –Antwerp (Belgio), Atene, Bari e Bologna, Berlino e Santa Cruz di Tenerife (Spagna)– e studiosi e accademici dell'Università di Bari, dell'Università di Ghent (Belgio) e dell'Università Humbolt di Berlino.

Il contributo proposto è suddiviso in cinque sezioni che descrivono le politiche della sosta, passate e presenti, delle cinque città partecipanti al workshop di Bologna: Berlino, Anversa, Bari, Bologna e Santa Cruz de Tenerife. Tali sezioni sono precedute da una introduzione che riassume i principali tratti comuni nel processo di evoluzione che le politiche della sosta hanno subito negli ultimi sessant'anni in Europa. Fino agli anni Ottanta le politiche della sosta, in quasi tutte le città europee, prevedevano che l'automobilista necessitasse di tre parcheggi: uno al proprio domicilio, uno al lavoro e un altro per gli spostamenti in città. Tale orientamento ha indirizzato le politiche di molte amministrazioni locali europee verso il soddisfacimento di questa triplice domanda di sosta e, quindi, la costruzione del maggior numero di parcheggi possibile, in centro città come in periferia.

Dalla metà degli anni Ottanta, grazie al ruolo sempre più importante assunto dal centro della città, unito all'emergere della questione ambientale e quindi alla maggiore consapevolezza in merito al problema dell'inquinamento atmosferico e acustico, le politiche della sosta sono mutate radicalmente. Oggi molte amministrazioni locali tendono, infatti, a:

- 1) non basare più le politiche della sosta sulla sola domanda posta dagli utenti, nonostante, in alcune città del progetto, questa sia incostante crescita, soprattutto per i parcheggi dei residenti in centro città;
- 2) integrare le politiche della sosta e quelle della mobilità e quindi del traffico, dei trasporti pubblici, ecc;

- 3) per quanto concerne la domanda, dare precedenza a quella che il report definisce la "domanda qualificata", ovvero dare precedenza ad alcune categorie di utenti: i residenti in primis, i parcheggi per lo scarico delle merci, i parcheggi per i clienti delle attività commerciali, e in ultimo, i parcheggi di interscambio.

Nonostante siano ultimi in questa lista di priorità, i parcheggi di interscambio rimangono al centro delle strategie volte alla riduzione del traffico nelle zone centrali di molte delle città partecipanti al Progetto. A tal fine alcune amministrazioni coinvolte, come il Comune di Bologna, hanno adottato politiche di incentivo all'uso di questi parcheggi, come il pagamento di un biglietto unico per il parcheggio e l'uso dei mezzi pubblici locali.

Uno dei nodi centrali, comunque, in materia di gestione della mobilità e dei parcheggi, sottolinea il report, è rappresentato dalla comunicazione agli utenti delle scelte in tale ambito. Questa della comunicazione o del "marketing" delle politiche, infatti, non è solo una necessità informativa ma anche un modo per creare maggiore consenso possibile intorno ad esse e, quindi, per assicurarsi che le scelte effettuate siano accettate e rispettate.

Tutte le città coinvolte nel progetto devolvono una parte considerevole dei propri fondi, quindi, alla comunicazione delle iniziative inerenti i dispositivi del traffico, possibilità di parcheggio, ecc. In tale ambito, secondo il report, le nuove tecnologie, come internet o i telefoni cellulari, giocheranno un ruolo sempre maggiore in futuro. In alcune città partecipanti, per esempio, è in fase di sperimentazione la possibilità di informare gli automobilisti e pagare i parcheggi tramite SMS.

Titolo: Politiche di parcheggio: panoramica degli approcci passati e presenti

Autore/curatore: AAVV

Editore:

Download: <http://www2.hu-berlin.de/city-parking/>

Data pubblicazione: 2006

Numero di pagine: 51

Prezzo: gratuito

Codice ISBN:

Lingua: Inglese, Italiano

Sistema urbano e governo della mobilità - Programma urbano dei parcheggi. Studi propedeutici per Napoli

Questi due lavori, uno del 1995 e l'altro del 1999, sono stati prodotti entrambi da professori e ricercatori del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università di Napoli "Federico II" e dell'ex Istituto di Pianificazione e Gestione del Territorio del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

"Sistema urbano e governo della mobilità", a cura di Corrado Beguinot e Rocco Papa, rappresenta il report di ricerca del primo biennio di lavoro dell'Unità Operativa del Progetto Finalizzato Trasporti 2, all'interno del tema "Mobilità e Innovazione Tecnologica", il cui responsabile era lo stesso Beguinot. Il carattere innovativo di alcune delle tesi proposte in questo lavoro è da ricercarsi prioritariamente nell'approccio proposto allo studio e alla gestione di quella che i curatori definiscono "crisi da congestione" delle grandi città.

L'approccio "classico", adottato per molti anni dalla comunità scientifica, prevedeva che l'offerta di trasporto dovesse necessariamente adeguarsi alla crescente domanda di spostamento posta dai diversi utenti della città. Adeguare significava, quindi, modificare capacità e tracciato delle reti alle necessità di spostamento. L'applicazione di tale approccio e, quindi, la maggiore disponibilità di dotazioni infrastrutturali, ha determinato processi di feedback positivi o autorafforzativi della congestione: un aumento incontrollato della domanda di spostamento, la nuova localizzazione di attività urbane (di servizio, commerciali, ecc.) attratte dalle migliori opportunità di scambio, nuova domanda di spostamento determinata dalle nuove localizzazioni. Al superamento di questa prima fase, determinato anche dall'emergere di una maggiore coscienza ambientale, ha fatto seguito una seconda fase e un secondo approccio di studio basato, essenzialmente, sull'uso ottimale dell'esistente e rivelatosi anch'esso fallimentare. Entrambi i paradigmi interpretativi rivelavano, secondo gli autori, una mancata consapevolezza della natura complessa e interagente dei fenomeni urbani. Il loro fallimento, quindi, era da attribuirsi principalmente ad un errore di lettura del fenomeno che si voleva interpretare: la congestione da traffico veicolare. Si fa strada, quindi, una terza fase che fa uso di concetti e tecniche proprie dell'analisi dei sistemi complessi e che vede i sistemi urbani e territoriali in modo olistico e dinamico. Il sistema della mobilità viene visto, in tale ottica, come prodotto «congiunto, integrato e interagente della distribuzione delle attività sul territorio e delle opportunità di spostamento che il sistema delle reti, fisiche e immateriali, of-

Titolo: Sistema urbano e governo della mobilità

Autore/curatore: C. Beguinot e R. Papa

Editore: DiPIST

Data pubblicazione: 1995

Numero di pagine: 433

Prezzo: gratuito

Codice ISBN: -

Lingua: Italiano



fre». A livello operativo la soluzione risiede, quindi, nel controllare la domanda di spostamento, per esempio attraverso meccanismi di incentivo all'uso del trasporto pubblico e razionalizzare l'offerta di trasporto, orientando le azioni da intraprendere verso il raggiungimento di un equilibrio dinamico, per zone e intervalli temporali.

Il secondo volume che si presenta, "Programma urbano dei parcheggi. Studi propedeutici per Napoli" – a cura di Rocco Papa e Carmela Gargiulo – ha fatto proprie queste tesi estendendole al tema specifico della sosta che rappresenta, secondo gli autori, uno degli aspetti più significativi del governo della mobilità.

Il contributo affronta tutti gli aspetti necessari alla redazione del PUP di Napoli. Le finalità per il perseguimento di un equilibrio dinamico tra domanda e offerta di sosta sono individuate: (1) nella riduzione dell'afflusso dei veicoli privati nei centri storici attraverso la definizione di una rete di parcheggi di scambio con i sistemi di trasporto pubblici, (2) nella riduzione della sosta veicolare lungo le strade e favorire la fruizione di aree pedonali e ZTL attraverso l'individuazione di una rete di parcheggi di relazione, (3) nella realizzazione di una rete di aree per la sosta stanziale per gli immobili privati da realizzarsi anche su aree pubbliche. La metodologia messa a punto dallo studio per conseguire tali finalità ha permesso di definire la domanda di sosta e, quindi, di riflesso il deficit di offerta esistente (all'anno di svolgimento della ricerca). Sulla base di tale deficit il lavoro ha individuato, poi, una ipotesi di rete urbana della sosta e, quindi, l'insieme degli interventi da attuare nell'ambito di un PUP per il triennio 1998/2000, definendoli in ragione delle categorie di parcheggio previsti dalla normativa vigente.

Parking places/Community places. Finding balance through smart growth solutions

Questo report di ricerca è stato prodotto, nel 2006, dalla Developing, Community and Environmental division dell'Agenzia per l'Ambiente degli Stati Uniti (EPA) nell'ambito di una serie di pubblicazioni atte a promuovere politiche e azioni di sviluppo che riflettano i principi dello "smarth growth".

Smarth Growth è un Network di associazioni, agenzie statali – compresa EPA – e comunità locali che hanno fatto propria un'idea di sviluppo urbano e territoriale basata su dieci principi-guida (smarth growth principles) tra cui (1) un uso del suolo misto, (2) il design e la costruzione di unità abitative monofamiliari e quartieri "compatti", (4) favorire la pedonalizzazione all'interno dei quartieri, non solo centrali, (8) fornire agli utenti un servizio di trasporto pubblico eterogeneo, (10) incoraggiare la collaborazione dei cittadini nella definizione delle scelte orientate allo sviluppo locale.

"Parking places/Community places. Finding balance through smart growth solutions" è una guida sviluppata per gli amministratori locali e per i pianificatori finalizzata a dimostrare la significatività, in materia di sviluppo sostenibile, delle decisioni in merito alla sosta, illustrarne gli impatti e i costi ambientali, finanziari e sociali, descrivere strategie atte a meglio bilanciare le scelte in materia di sosta con gli altri obiettivi di sviluppo di una comunità e fornire esempi di *best practices* nell'utilizzo di tali strategie.

La ricerca sottolinea come le politiche per la sosta siano state, fino ad oggi, molto rigide nella definizione dell'offerta di parcheggio, non tenendo in adeguato conto le molte variabili "locali" che hanno il potenziale di influenzare tale

materia: la densità abitativa, i movimenti demografici, la disponibilità di mezzi di trasporto pubblico, la possibile vocazione degli spazi ad essere pedonalizzati, ecc. L'ovvio risultato di tale rigidità sono la congestione di strade e parcheggi, inquinamento, ecc. Questo lavoro persegue, quindi, un ripensamento complessivo non solo delle politiche in materia di sosta e parcheggi, ma dello schema di sviluppo dei sistemi urbani. La ricerca dimostra come lo sviluppo basato sui principi dello *smarth growth* può portare ad un miglioramento complessivo della qualità della vita. Grazie ad una pianificazione basata sullo *smarth growth* l'inquinamento dell'aria si riduce perchè la compattezza dei quartieri permette ai suoi abitanti di raggiungere negozi, il lavoro e le altre attività a piedi o in bicicletta. Se i viaggi in macchina si riducono si riduce, parallelamente, la necessità di spazi da dedicare ai parcheggi, si riduce, quindi, la superficie da pavimentare, ecc., fino a creare un circolo virtuoso di effetti benefici per la salute e per l'ambiente. Queste, sottolinea il report, non sono solo proposte utopistiche: molte comunità (negli Stati Uniti) stanno ripensando la propria idea di sviluppo secondo i principi dello *smarth growth*. La pubblicazione fornisce, in tal senso, una serie di esempi, come il caso della società assicurativa americana "SAFECO" che ha sede vicino Seattle.

Per alloggiare i propri dipendenti la società ha costruito, nei primi anni Novanta, tre nuovi edifici con annessi una serie di parcheggi sotterranei. Al fine di bilanciare necessità di parcheggio dei nuovi residenti, obiettivi di risparmio economico, design e politiche ambientali, la società ha obbligato i dipendenti ad una scelta iniziale: o l'uso gratuito di auto collettive e pulmini e altri incentivi economici o il parcheggio dell'auto privata. Più del 40% dei dipendenti ha

optato per una delle alternative al parcheggio. La SAFECO ha stimato, secondo il report, una riduzione per anno di miglia percorsi in auto dai propri dipendenti pari a 1.2 milioni rispetto alla media regionale, una riduzione di suolo da pavimentare pari a 10 Km², 28 tonnellate in meno di monossido di carbonio emesso e un risparmio di circa 230.000 dollari per la costruzione di parcheggi.

Questi ed altri esempi forniti dal rapporto evidenziano come la combinazione di strategie di disincentivo all'uso dell'automobile combinate ad un ripensamento delle politiche di governo dei sistemi urbani e territoriali –verso la creazione di quartieri "semi-autonomi", pedonali e a bassa densità abitativa ed edilizia– porta, come effetto, il sistema territoriale a migliorare le proprie performance ambientali complessive e, di riflesso, ad una vita migliore per i suoi abitanti.

Titolo: Parking places/Community places. Finding balance through smart growth solutions

Autore/curatore: AAVV

Editore: Environmental Protection Agency

Download: www.epa.us.gov

Data pubblicazione: 2006

Numero di pagine: 62

Prezzo: -

Codice ISBN:

