

INCHIESTA / L'auto passa il 90% del suo tempo ferma e solo gestendo la sosta si razionalizza il traffico. Ma da noi si continua a favorire l'occupazione del suolo pubblico

Parcheggi: in Italia è caos nessuna strategia, solo multe

di *VINCENZO BORGOMEIO*

22 Dicembre 2008 da La Repubblica

Caos parcheggi in Italia: abbiamo i prezzi più bassi d'Europa per la sosta nelle strisce blu. Ma se questa potrebbe sembrare una buona notizia, è invece il simbolo stesso di come da noi non esista uno straccio di programmazione per la gestione del traffico automobilistico - soprattutto per quanto riguarda lo spostamento dei pendolari - nelle nostre città.

E già perché la gestione del caos delle strade parte proprio dai parcheggi visto che un'autovettura trascorre più del 90% della sua vita ferma e che quindi se non si progetta un sistema di sosta in relazione alla durata ed al luogo in cui si desidera parcheggiare diventa poi inutile cercare di gestire il traffico. Il concetto insomma è opposto a quello che stiamo seguendo noi: il parcheggio su strada, davanti al negozio, davanti all'ufficio o in centro deve essere il più caro di tutti, mentre quello nei garage, quelli che 'tolgono' le auto dalla strada, devono essere i più economici. Partendo dal fatto che chi lascia l'auto in un'autorimessa ovviamente poi dovrà prendere un autobus o camminare un bel po' per raggiungere la meta finale.

Ecco perché sarebbe utile provvedere alla realizzazione di parcheggi fuori dalla sede stradale: parcheggi per residenti, parcheggi a rotazione, parcheggi d'interscambio, parcheggi a sosta breve (fino a max 1 ora).

"In altri Paesi europei - spiega infatti Piero Violante responsabile del portale *Parcheggi.it* e della piattaforma di prenotazione e pagamento della sosta online *MyParking* - si è iniziato fin dai primi anni '70 a concepire e organizzare la sosta su strada mediante opportune politiche tariffarie, e al tempo stesso a programmare la costruzione di parcheggi in struttura. In Italia ciò non è avvenuto se non verso la fine degli anni '80 e con provvedimenti spesso discutibili e poco efficaci".

"All'estero - continua Violante - si programmava la costruzione di autosilo con l'obiettivo di levare le auto dalla strada. Con i proventi ricavati dalle tariffe applicate per la sosta e con strumenti finanziari evoluti (project financing) se ne favoriva la realizzazione anche da parte di società private specializzate nella gestione, con ovvie finalità di oculata amministrazione, ma con criteri manageriali che non trascurano anche cura e qualità del servizio effettivo e recepito dall'utente".

Ovvio quindi che la situazione, almeno a breve termine, per noi non è recuperabile, anche perché non occorre essere arguti analisti per capire che in Italia le amministrazioni locali hanno seguito una politica opposta: non solo non hanno investito nulla in nuovi parcheggi, ma anzi appena possibile hanno messo in piedi politiche repressive e sanzionatorie per i divieti di sosta, ma senza una strategia precisa, solo per incrementare gli introiti e sanare i bilanci comunali.

Qualche esempio? A Parigi ci sono 180.000 posti auto in parcheggi interrati (area metropolitana di 10 milioni di abitanti). A Barcellona sono 220.000 (l'area metropolitana di Barcellona ha 3 milioni di abitanti), mentre la piccola Ginevra da meno di 500.000 abitanti ha comunque 20.000 posti auto.

Per contro Roma, Milano, Bologna ed altre importanti città non reggono il confronto a riguardo della disponibilità di parcheggi in struttura (sia centrali che d'interscambio). L'offerta è prevalentemente di sosta su

strada a pagamento, considerando anche quella in sede propria (aree esterne ma adiacenti alla sede stradale).

In Italia, poi, esiste una differenziazione tra parcheggio ed autorimessa. Quest'ultima tipologia di sosta negli ultimi anni ha modificato la destinazione; sempre più spesso vengono applicate tariffe orarie per andare incontro alla pressante richiesta di sosta breve. La ricettività numerica delle autorimesse non è un dato censibile con precisione, ma secondo nostre stime città come Milano o Roma offrono cadauna dai 15 ai 25 mila posti auto assimilabili a quelli in struttura.

Tanto per capirci, in alcune città turistiche francesi della Costa Azzurra il rapporto medio degli incassi dei parcheggi rispetto ai ricavi delle ammende sul divieto di sosta supera le contravvenzioni di 1,5 - 2 volte; in alcune città turistiche in Liguria questo valore è il medesimo, ma a favore delle multe...

Cosa fare? "Il passaggio dal parcheggio gratuito a quello a pagamento - spiega l'Ing. Marco Medeghini, presidente dell'Aipark, l'associazione italiana fra gli operatori nel settore della sosta e dei parcheggi - è il primo tassello per una buona politica della sosta, ma deve essere seguito dalla realizzazione di parcheggi in struttura dove reindirizzare la sosta lunga e, in seguito anche quella breve, per liberare le strade dalle auto. Oggi, in Italia, non sempre questo avviene, ed i cittadini, a volte a ragione, sono portati a pensare che i Comuni utilizzino la tariffazione solo per fare cassa. Le tariffe, infatti, non sono utilizzate, come in Europa, come strumento regolatore della domanda di sosta. Il paradosso, tutto italiano, è che, generalmente, le tariffe della sosta su strada sono più basse di quelle per la sosta in struttura. Ed invece dovrebbe essere il contrario".