



IV Conferenza Nazionale della Sharing Mobility

Il futuro della sosta nella battaglia per lo spazio urbano

Laurence A. Bannerman
Presidente EPA
Segretario Generale AIPARK

9 settembre 2020 – Conferenza Web Live

Per info: laurence.bannerman@gmail.com



PREPARAZIONE PER IL FUTURO



Oltre la battaglia per lo spazio urbano ...

- 1. Assicurare l'accessibilità e competitività, ma riducendo l'uso dell'auto privata.**
- 2. Ridurre Inquinamento/Congestione.**
- 3. Destinare Spazi sulla Strada a “Nuove Funzioni” – Piste ciclabili, corsie riservate, aree per carico e scarico**
- 4. Riqualficare le Aree Urbane – vivibili e competitive**
- 5. Incentivare la Mobilità Dolce: Bici, Scooter, Piedi**

– manca una considerazione – da dove si comincia?



PREPARAZIONE PER IL FUTURO



La realtà delle città italiane in 3 gruppi

7.914 comuni di cui:

- + 1.000.000 ab. - 2 comuni
- fra 500.000 ab. e 1.000.000 ab. - 4 comuni
- fra 100.000 ab. e 500.000 ab. - 39 comuni
- fra 50.000 e 100.000 ab.: 102 comuni
- fra 30.000 e 50.000 ab.: 161 comuni
- 30.000 ab.: 7.608 comuni

Da queste 45 città, prendiamo in esame solo 3 macro gruppi di 18 città per n. residenti:

- GRUPPO 1.** **550.000 - 1.500.000:** Genova, Torino, Napoli, Milano, (Roma).
- GRUPPO 2.** **250.000 - 550.000:** Verona, Catania, Firenze, Bologna.
- GRUPPO 3.** **90.000 - 250.000:** Pisa, Cesena, Udine, Terni, Vicenza, Ferrara, Cagliari, Parma, Brescia, Padova.

La raccolta estera:

Dati per permettere un benchmark con **Lisbona, Amsterdam e Barcellona** per confrontare politiche e risultati.

Dati Mobilità – Veicoli e l'uso

Tasso di Motorizzazione

n. veicoli/1000 residenti

AUTOVEICOLI MOTO media

Gruppo 1	561	147	708
Gruppo 2	605	156	761
Gruppo 3	634	105	739
Barcellona	386		
Amsterdam	324		
Lisbona	400		

Ripartizione Modale

AUTOVEICOLI

TPL

BICI & PIEDI

Gruppo 1	53	32	15
Gruppo 2	67	12	21
Gruppo 3	64	14	22
Barcellona	16	34	50
Amsterdam	31	22	47
Lisbona	45	35	20

Lo spazio urbano è saturo – qualche risposta

Perché abbiamo questa situazione in Italia?

1. La dimensione del parco auto riflette la mancanza di soluzioni alternative di mobilità ritenute accettabili.
 2. In Italia l'offerta maggiore della sosta è su strada – 60% contro il 40% in EU
 3. Non sono stati realizzati molti parcheggi pubblici in infrastrutture per creare spazi alternativi per la sosta. Il 40% dei p.a. è in struttura contro una media del 60% in EU:
In Italia abbiamo un deficit di circa 650.000 posti
- ✓ Poi abbiamo avuto i condoni e tanti parcheggi sono diventati esercizi commerciali, o peggio: chi è titolato ad avere un permesso da residente, prende il permesso e affitta il suo spazio, ecc....
 - ✓ Sì, i nostri spazi urbani sono intasati – 650.000 auto in fila corrispondono a 3.000 km di fila – la distanza fra Roma e Mosca.

5 CERTEZZE sulla Mobilità Urbana

1. **Dobbiamo contribuire a un reset funzionale**
2. **Dobbiamo gestire la sosta dei veicoli e la domanda delle varie utenti e non semplicemente le automobili**
3. **Dobbiamo renderci conto che l'uso dello spazio pubblico urbano NON è stato gestito, ed è sempre e solo quello a disposizione**
4. **Dobbiamo gestire lo spazio urbano per rispondere:**
 - a. alla domanda degli operatori logistici;
 - b. alla necessità di gestire in modo complesso il bordo marciapiede;
 - c. alle diverse esigenze delle persone.
4. **Dobbiamo introdurre la digitalizzazione per trasformare gestioni dall'operativo allo strategico.**

..... **(Yes we can) se gestiamo la mobilità a sistema con tutti i suoi componenti**

Dati offerta sosta – rotazione e permessi

POPOLAZIONE RESIDENTE	POSTI BILU	POSTI BIANCHI	P.A. PARCHEGGI SCAMBIO	NUMERO PARCHEGGI SCAMBIO	P.A. PARCHEGGI PUBBLICI	N. P.A. TARIFFATI	N. RESIDENTI PER P.A. TARIFFATI	PERMESSI RESIDENTI	PERMESSI/ P.A. bilu
VALORI MEDI CITTA' GRUPPO 1 550.000 a 1.500.000.	46.002	ND	5.386	9	9.389	55.391	20	100.000	2,17
BARCELLONA 1.700.000	44.500 (3.392)	74.224	N.D.	4	142.865 (419.471)	187.365	9	225.000	4*
AMSTERDAM 854.407	150.000	0	5.230	9	30.000	180.000	5	147.000	0,98*
VALORI MEDI CITTA' GRUPPO 2 250.000 a 550.000.	20.549	N.D.	504	1	5.375	25.924	17	9.000	1,42
LISBONA 545.000	90.000	250.000	4.650	20	80.000	170.000	3	60.000	0,67
VALORI MEDI PER 4 CITTA' DA 90.000 a 250.000.	5.292	N.D.	1.529	3	3.265	8.557	20	7800	1,42

Livelli Tariffe - Costi sosta e ricavi

POPOLAZIONE RESIDENTE		ZONE TARIFFAZIONE	COSTO PERMESSO ANNUO RESIDENTI	COSTO PERMESSO MESE RESIDENTI	TARIFFA ORARIA	LIMITI DURATA SOSTA	RICAVO P.A. BLU ANNO	RICAVO ANNO
VALORI MEDI CITTA' Gruppo 1 550.000 a 1.500.000.		8	85,00	8,56	0,50 1,00 1,20 1,30 1,50 1,80 2,00 2,40 4,00	NO	395,00	18.000.000,00
BARCELONA	1.700.000	3	PAGAMENTO SOSTA SCONTATO		1,08 1,96 2,25 2,50	SI	720,00	32.000.000,00
AMSTERDAM	854.407	7	230,00	19,16	1,40 2,50 3,50 4,50 6,00 7,50	SI	830,00	180.000.000,00
VALORI MEDI CITTA' Gruppo 2 250.000 a 550.000.		6	206,00	19,16	0,87 1,00 1,20 1,50 1,80 2,00 2,40 3,00	SOLO 1 SU 4	561,00	11.500.000,00
LISBONA	545.000	3	1° €0 2° €30 3° €120	0,00 2,50 10,00	0,80 1,20 1,60	SI 2 ORE 4 ORE	244,00	26.600.000,00
VALORI MEDI CITTA' Gruppo 3 90.000 a 250.000.		5	95,00	7,92	0,5 0,6 0,75 0,80 0,90 1,00 1,10 1,20 1,40 1,50 1,60 2,00 2,40 2,50 2,70 3,50	SOLO 3 SU 10	713,70	4.700.000,00

Regolamentazione – controlli e sanzioni

POPOLAZIONE RESIDENTE	ZONE TARIFFAZIONE	POSTI BLU	N.AUSILIARI (ART. 132 E 133)	P.A. PER AUSILIARE	N. SANZIONI/ GG PER AUSILIARE	N. SANZIONI PER ANNO STRISCE BLU	LIMITI DURATA SOSTA	RICAVO ANNO
VALORI MEDI CITTA' Gruppo 1 550.000 a 1.500.000.	8	46.002	80	564	9	180.999	NO	18.000.000,00
BARCELLONA 1.700.000	3	44.500 3.392	120	370	3	90.000	si	32.000.000,00
AMSTERDAM 854.407	7	150.000	150	1000*	14	500.000	si	180.000.000,00
VALORI MEDI CITTA' Gruppo 2 250.000 a 550.000.	6	20.549	50	335	12	72.533	SOLO 1 SU 4	11.500.000,00
LISBONA 545.000	3	90.000	110	818*	17	444.190	SI 2 ORE 4 ORE	26.600.000,00
VALORI MEDI CITTA' Gruppo 3 90.000 a 250.000.	5	5292	19	271	7	28.088	SOLO 3 SU 10	4.700.000,00

Barcellona - Dati Distribuzione Modale

	1986	1998	2010	Proiezione a 2018
Viaggi trasporto Privato	1.876.000 (40,12%)	2.610.409 (43,53%)	1.533.838 (23,7%)	1.088.000 (16,0%)
Totale viaggi / gg.	4.675.853	5.996.473	6.471.891	6.800.000

OCCORRONO strategie, tempo e risorse.

I contributi delle tariffe e l'applicazione della "Digitalizzazione"

TARIFAS (BONIFICACIÓN Y PENALIZACIÓN)
Nueva ordenanza fiscal: bonificaciones y recargos

TIPO DE VEHÍCULO	BONIFICACIÓN/ RECARGO	NIVEL DE OCUPACIÓN	BONIFICACIÓN/ RECARGO
A	-20%	A	-20%
B	-10%	B	-10%
C		C	
D	10%	D	10%
E	20%	E	20%

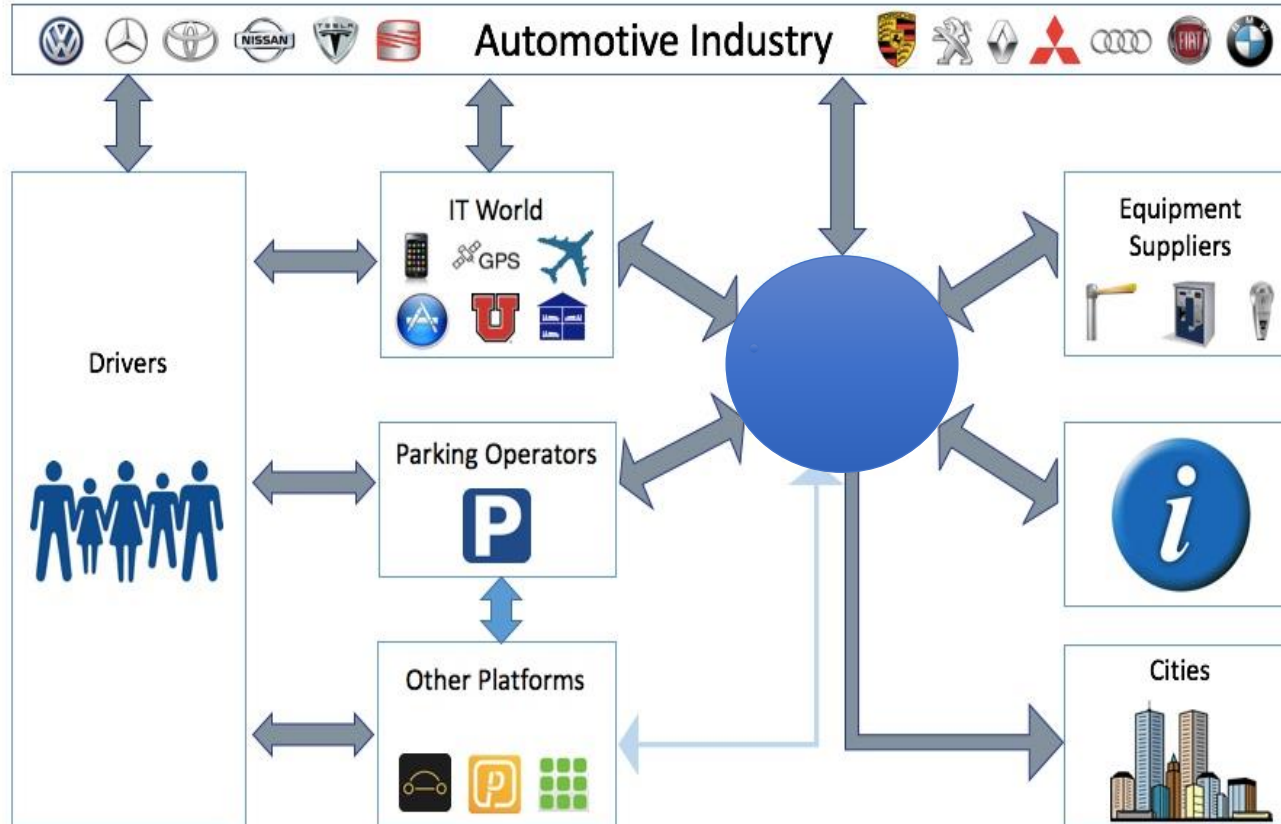
MADRID
ESTRUCTURADO
R E G U L A D O

Para más información consulte: www.madrid.es



OPPORTUNITA' PER ADEGUARSI AGLI OBBLIGHI
DELL'AGENDA AMBIENTALE!

Alliance for Parking Data Standards



Simulazione su Milano

	PRECOVID	POST COVID – 15%	NEW DISTRIBUTION
AUTOVEHICLES	2.700.000	2.295.000	3.000.500
PUBLIC TRANSPORT	2.934.000	2.493.900	1.490.900
MOTORBIKE & SCOOTERS	344.000	292.400	453.900
BICYCLES	222.000	188.700	324.700
	6.200.000	5.270.000	5.270.000

Possibile domanda di “spazio”: + 100.000 p. auto, + 50.000 p. moto, + 50.000 p. bici

1. La mobilità urbana è una delle sfide più difficili a livello di sistema per gli attori degli ecosistemi di mobilità, oggi più che mai, **ma POSSIBILE**.
2. Il nuovo scenario di mobilità urbana **NON** risolverà certamente da solo la transizione o il nuovo equilibrio.
3. In futuro, i servizi di mobilità innovativi saranno guidati **PIÙ DALL'INTEGRAZIONE** con tutti i componenti del sistema della mobilità urbana piuttosto che da miglioramenti nei singoli modi di trasporto.
4. Raccontare la storia giusta per arrivare a un nuovo assetto – l'input dalle istituzioni è essenziale.



1. **Domandarsi: che città vogliamo fra 5 – 10 anni?**
2. **Capire le reali esigenze di mobilità, le diverse nature delle diverse domande nelle diverse realtà urbane.**
3. **Ottimizzare l'uso degli spazi esistenti con politiche anche per usi diversi, a condizioni dinamiche.**
4. **Usare la tariffazione come una leva per creare spazi e nuovi equilibri.**
5. **Realizzare infrastrutture urbane - i nuovi hub urbani - per liberare le superfici.**

Centri urbani Car-free sono possibili, ma servono infrastrutture per assicurare l'accessibilità!



Grazie per la vostra presenza e attenzione

Laurence A. Bannerman
Presidente EPA
Segretario Generale AIPARK

Per info: laurence.bannerman@gmail.com