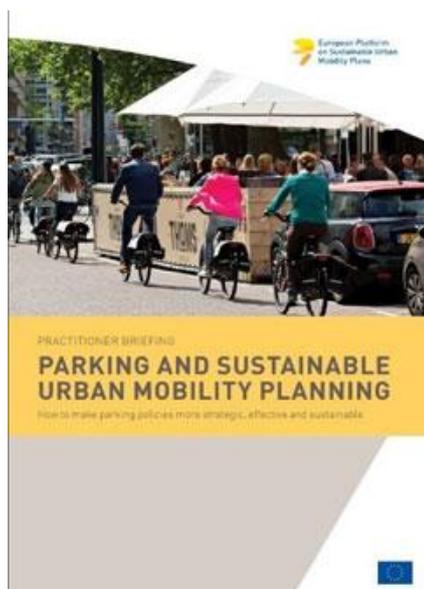


Caro lettore,

Questa e-update è **completamente dedicata al parking management**. Oggi il parking management è riconosciuto come una delle chiavi per un'efficace gestione della mobilità urbana. Una buona gestione dei parcheggi può aiutare a liberare spazio pubblico, rendere le nostre città più attraenti, sostenere l'economia locale, ridurre il traffico e la congestione, migliorare la sicurezza stradale e combattere l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas a effetto serra. Inoltre, il parking management genera entrate da investire in mobilità sostenibile e miglioramenti urbani e sociali.

Ci piacerebbe darvi qualche esempio delle attuali buone pratiche da cui poter imparare, in particolare fornendovi approfondimenti sul progetto CIVITAS Park4SUMP, tuttora in corso, e sul suo predecessore PUSH & PULL. In entrambi i progetti **il Mobility Management è un aspetto importante, in cui EPOMM svolge un ruolo di ponte.**

Parcheggio e SUMP: un abbinamento perfetto



Fonte: eltis.org

Park4SUMP è un progetto Horizon 2020 finanziato dall'UE sotto l'egida di CIVITAS. Ha lo scopo di **fornire supporto alle città nell'adattamento delle politiche di parking management e a implementare soluzioni efficaci e innovative come parte dei loro piani di mobilità urbana sostenibile (SUMP)**. In collaborazione con il suo predecessore **PUSH & PULL**, ha prodotto delle **direttive per professionisti sull'integrazione tra parking management e SUMP** che sono diventate parte delle **nuove linee guida sui SUMP**.

Park4SUMP mira a sviluppare, aumentare e accelerare soluzioni di parcheggio innovative per entrare a far parte del SUMP di una città o dei processi di pianificazione a esso legati. L'idea di fondo è quella di prendere i migliori esempi, contesti e competenze relativi al parking management in Europa, e trarne profitto imparando da essi come:

- Passare da una politica di parcheggio operativa e reattiva a una più strategica,
- Implementare soluzioni di parcheggio innovative ed economiche,
- Destinare i ricavi dei parcheggi a obiettivi di mobilità sostenibile,
- Incrementare l'accettazione politica e pubblica,
- Liberare lo spazio pubblico dalla pressione del parcheggio per migliorare la qualità della vita nella città, e
- Ridurre i viaggi in auto, grazie alle soluzioni di parking management, per rendere il sistema di trasporto più sostenibile.

Dove abbiamo sbagliato?



Fonte: Discovery channel

In ogni città, con l'aumentare del traffico, aumenta anche la domanda di parcheggio. Un'auto resta parcheggiata in media 23 ore al giorno (Schoup, 2005), occupando fino al 95 per cento dello spazio urbano. E, sebbene le norme sui parcheggi, i limiti di tempo e i parcheggi a pagamento siano stati introdotti con successo, **molte città lottano ancora con le controversie politiche e pubbliche in merito.**

Il parcheggio è un ambito estremamente emotivo. Ciò ha portato a un modo meramente reattivo e operativo di gestire il parcheggio, rispondendo principalmente solo quando si presenta un problema specifico o quando si utilizza un approccio isolato, facilitando così ulteriormente l'uso dell'auto.

Il progetto PUSH & PULL ha dettagliato e documentato **16 buoni motivi per l'impiego del parking management**. Queste prove e schede informative basate su risultati empirici, **che saranno aggiornate da Park4SUMP nella primavera del 2020**, forniscono informazioni necessarie e argomenti convincenti per i professionisti a prendere in considerazione l'implementazione del parking management nelle città. Questi argomenti sono tutti basati sul

principio centrale secondo cui **"la gestione dei parcheggi è fondamentale per la gestione della mobilità urbana"**. Per ulteriori utili argomenti e informazioni, visitare la [toolbox Park4SUMP](#).

Due opportunità rivoluzionarie



Innanzitutto, una nuova dimensione strategica e olistica del parcheggio si adatta meglio al dibattito sulla pianificazione dei SUMP. Dovrebbe essere chiaro che una politica di parcheggio sostenibile trascende il paradigma del parcheggio classico che le città si trovavano ad affrontare la maggior parte del tempo. Anche il Prof. G. Mingardo dell'Università di Rotterdam sostiene un approccio a più obiettivi, **prendendo in maggior considerazione gli aspetti comportamentali e non solo concentrandosi su obiettivi infrastrutturali o monouso**.

In secondo luogo, non esiste un altro settore in cui le città possano fare quanto si può fare con un SUMP, come destinare le entrate dai parcheggi a pagamento al finanziamento di altre soluzioni di mobilità sostenibile. L'idea che **le entrate derivanti dalla gestione dei parcheggi debbano essere utilizzate per l'implementazione e la promozione di misure di trasporto sostenibili** potrebbe diventare un punto di partenza strategico nella pianificazione della mobilità urbana sostenibile. Se implementato, esiste una **disponibilità permanente di denaro** e non è necessario disporre di un proprio budget annuo.

La città belga di **Gand**, ad esempio, ha già applicato questi principi distintivi con successo nel progetto PUSH & PULL e molte città di Park4SUMP seguono l'esempio.

Miglioramento della gestione del parcheggio in pratica



Informazioni sul parcheggio a Rotterdam

Le 16 città partner di **Park4SUMP** migliorano le loro politiche di parcheggio e guidano l'implementazione delle soluzioni di buone pratiche di gestione dei parcheggi in sette settori:

1. **Estensione del parking management** per influenzare il comportamento degli automobilisti in base al prezzo, al tempo o allo spazio di parcheggio limitato.
2. **Destinazione delle entrate** derivanti dai parcheggi a pagamento per sostenere le misure di mobilità sostenibile come elemento logico costo-beneficio.
3. **Nuovi standard per i parcheggi** per influenzare il comportamento di mobilità e la proprietà dell'auto.
4. **Far rispettare le regole** è essenziale per il funzionamento efficace del parking management.
5. Il parking management come **spina dorsale del SUMP**, in quanto strumento principale utile a frenare il costante aumento dell'uso dell'auto.
6. **Le innovazioni tecnologiche, istituzionali e sociali** consentono un'efficace gestione dei parcheggi a costi inferiori e un'applicazione più efficiente, salvaguardando nel contempo un accesso equo.
7. Associare **misure push and pull** per supportare un cambiamento di comportamento di diversi gruppi target, come residenti, visitatori o dipendenti.



Campagna 'Parking Day' a Rotterdam

Tramite il sito web di Park4SUMP, delle **brevi videoclip** mostrano come le città coinvolte come Cracovia, Rotterdam, Sint-Niklaas, Sofia, Trondheim e Vitoria Gasteiz abbiano attuato azioni in questi vari settori al fine di sostenere lo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto.

È un diritto fondamentale parcheggiare l'auto gratuitamente sulla strada vicino casa tua?



© Daan Wuben

Un recente [articolo](#) di De Correspondent fa luce sulla questione del parcheggio e su come influenzi la nostra società. L'affermazione di apertura **"Il parcheggio ha un'influenza su tutto, anche sulle persone che non possiedono un'auto"** rende l'idea. E l'articolo continua con alcune figure da capogiro:

- **Nei Paesi Bassi** i posti auto occupano in totale 175 km² di spazio. Due terzi di questi spazi sono su terreno pubblico e il 92% è offerto gratuitamente.
- Ad Amsterdam, nota per avere tra le tariffe di parcheggio più alte in Europa, i residenti pagano solo il 20 per cento dei 200 milioni annui di entrate di parcheggio, nonostante questo gruppo rappresenti l'80 per cento dei parcheggi.

- L'economista Van Ommeren **ha calcolato** il prezzo di mercato di un parcheggio a 3.600 euro l'anno. Eppure un permesso di parcheggio ad Amsterdam costa €535 l'anno. Chi paga il resto?

Sbarazzarsi di questa discrepanza è uno degli argomenti principali presentati nell'articolo. **Chi ha davvero bisogno della propria auto su base giornaliera troverà un posto, chi la usa solo sporadicamente ci ripenserà.**

I governi locali hanno dimostrato la loro disponibilità a pagare per lo sviluppo di nuovi parcheggi per residenti. Un'iniziativa interessante a questo proposito è l'iniziativa **Vrijstraat a L'Aia**. Il Guardian ha pubblicato un **articolo** sulla loro missione di portare alcune macchine via dalla strada.

La Regione di Bruxelles annuncia una riduzione del 25% nel parcheggio in strada



Rue de la Loi, Bruxelles

Posizionandosi in alto tra le città europee più congestionate, nulla descrive meglio lo stato attuale di Rue de la Loi di Bruxelles bloccata dalle auto, un'autostrada urbana che restringe le modalità attive a un marciapiede angusto.

La sicurezza stradale e la qualità dell'aria urbana sono stati i temi principali della campagna elettorale regionale di Bruxelles della primavera 2019. Il voto di Bruxelles ha espresso il desiderio di ribaltare l'onnipresenza delle automobili. Il nuovo ministro della mobilità e dei lavori pubblici, Elke Van Den Brandt, ha proposto un'ambiziosa riduzione dei parcheggi nella regione. **Entro il 2030 verranno eliminati 65.000 parcheggio in strada**, portando il numero totale a meno di 200.000.

"Il nostro obiettivo è quello di spostare i parcheggi sul lato della strada, in modo da creare più spazio per pedoni e ciclisti e la città possa diventare più piacevole e vivibile", ha affermato Van Den Brandt. Allo stesso tempo verranno creati **20.000 nuovi posti** per i residenti nelle strutture di parcheggio esistenti, riutilizzando i parcheggi di aziende, scuole, società di vendita al dettaglio e pubbliche al di fuori degli orari di ufficio.

Nel **nuovo SUMP regionale 'Good Move'**, viene elaborata la riduzione dei parcheggi e si prende in considerazione l'integrazione della strategia di parcheggio nel SUMP, la misura di punta di Park4SUMP.

Le cose stanno cambiando nella famosa capitale delle auto d'Europa. Nel centro della città un enorme cantiere sta trasformando una ex strada a quattro corsie in un'isola pedonale che si estende per oltre 1 km fino a includere strade pedonali già esistenti. Con la fine dei lavori a gennaio 2020, questa sarà **una delle isole pedonali più grandi d'Europa.**

Un altro interessante **schema per il parking management** è stato introdotto a Bruxelles. **Gli edifici che ospitano uffici dovranno ottenere un'autorizzazione ambientale per avere spazi di parcheggio in loco.** Per i parcheggi non inclusi nel permesso la compagnia è tenuta a pagare una tassa ambientale se non può riutilizzare questi spazi o renderli disponibili per il doppio uso da parte dei residenti. Questa tassa, versata in un fondo per il clima, viene aumentata del 10 per cento ogni anno.

Lo strumento di audit ParkPAD



Costruzione del consenso nel processo di audit di ParkPAD

Un vero punto di svolta nella gestione dei parcheggi urbani sarà lo sviluppo di un nuovo strumento chiamato ParkPAD. Fornisce **un processo di audit che aiuta le città a rivedere le loro politiche di parcheggio e la loro struttura organizzativa e a raggiungere il consenso su questi miglioramenti sviluppando un piano d'azione per la gestione dei parcheggi** come parte dei loro SUMP.

Park4SUMP sta attualmente formando auditor indipendenti esperti di ParkPAD e testando gli audit in tutte le città di Park4SUMP coinvolte, intraprendendo una serie di incontri locali per lavorare per costruire un consenso sullo stato di avanzamento della politica e delle pratiche di parcheggio della città.

Ciò produrrà un **rapporto sulla qualità delle politiche in materia di parcheggio.** Da questo punto di partenza comune, il gruppo di stakeholder e l'auditor creeranno congiuntamente un **piano d'azione ParkPAD nell'ambito del SUMP della città**, comprendente un pacchetto innovativo, efficace e accettabile a livello locale di misure di gestione dei parcheggi.

Corsi di formazione Park4SUMP



Auto per i controlli a Trondheim e formazione degli addetti

A partire dalla primavera 2020, verranno organizzati programmi di formazione Park4SUMP su misura per le autorità locali, regionali e nazionali in 16 paesi, alcuni dei quali **in cooperazione con i membri di EPOMM**. I corsi di formazione saranno mirati alle esigenze di gestione dei parcheggi locali e si concentreranno sull'approccio innovativo di uno o più dei gruppi sopra menzionati.

Lavora con noi per incoraggiare i decisori governativi di alto livello a consentire e supportare soluzioni di gestione dei parcheggi innovative ed efficaci nelle città! Per ulteriori informazioni, si prega di contattare il **coordinatore di Park4SUMP** Mobil 21.

Esempi di parking management e dei SUMP negli Stati membri di EPOMM

REANÉMENT DE LA GRAND PLACE DE ROUBAIX



Creation of a qualitative green square instead of public parking spaces in Roubaix (Lille)

In Francia, il parking management è affrontato da politiche locali e documenti di pianificazione. In particolare, all'interno dei "plans locaux d'urbanisme" (nome francese per indicare i SUMP), i parcheggi sono affrontati da diversi punti di vista:

- È necessario effettuare un inventario dell'intera offerta di parcheggio disponibile al pubblico per le auto (compresi i veicoli elettrici) e le biciclette, per informare sull'offerta di parcheggio esistente.
- Le nuove costruzioni possono richiedere un numero minimo o massimo di parcheggi, tenendo conto della possibile vicinanza di reti di trasporto pubblico sufficientemente efficienti.

Il parking management viene inoltre sempre più utilizzato per raggiungere obiettivi di mobilità sostenibile. Gli esempi includono una riduzione dei requisiti di parcheggio per gli enti che forniscono servizi di car sharing o stazioni di ricarica per veicoli elettrici, l'imposizione di parcheggi per biciclette in nuovi edifici in cui sono previsti posti auto o la limitazione delle dimensioni dei parcheggi dei centri commerciali.

Il parcheggio è una delle questioni di politica dei trasporti più controverse in molte città tedesche. Un numero crescente di automobili significa che lo spazio pubblico sta diventando scarso, mentre devono essere rispettati standard minimi legali molto antiquati. Il traffico commerciale e la consegna delle merci stanno contribuendo alla crescita del problema.



Gli obiettivi di protezione del clima, le specifiche per il controllo dell'inquinamento atmosferico e il miglioramento della qualità della vita urbana creano necessità di intervento. La riduzione e la gestione del parcheggio sono strumenti centrali in questo contesto. Delle **nuove linee guida** (disponibili solo in tedesco) forniscono argomenti su come le città potrebbero affrontare alcuni di questi difficili argomenti di parking management in Germania.

A Friburgo, partner di Park4SUMP, lo standard di parcheggio nella **nuova area di sviluppo residenziale di Dietenbach** è stato ridotto a 0,8 sulla base di una ricerca sulla proprietà di auto da parte dei residenti.

Una delle sette città principali che partecipa direttamente al progetto **Interreg MED project LOCATIONS** è la città di Lisbona, attraverso il lavoro di collaborazione istituito tra il Consiglio comunale di Lisbona e **Lisboa E-Nova – agenzia per l'ambiente e l'energia di Lisbona**.

Il progetto mira a supportare le città di destinazione delle crociere per mitigare l'impatto negativo del turismo crocieristico, trovando soluzioni di trasporto sostenibili innovative che contribuiranno a ridurre il traffico e ridurre le emissioni di gas serra. Per ogni città partecipante (Lisbona, Malaga, Ravenna, Trieste, Fiume, Zara e Durazzo) è stato sviluppato un piano di trasporto a basse emissioni di CO2.



A Lisbona verrà istituito un sistema di parcheggi per soste brevi solo per chi fa scendere o salire passeggeri, affiancato da un'area di parcheggio per soste prolungate. Le aree di parcheggio per soste brevi saranno abbastanza vicine alle attrazioni in modo che i passeggeri con mobilità ridotta possano raggiungerle facilmente. Il tempo concesso dovrebbe essere sufficiente affinché le operazioni si concludano senza intoppi e per promuovere la rotazione (ad es. 5 minuti). Dopo aver lasciato i passeggeri, gli autobus parcheggeranno nelle aree per soggiorni prolungati che dovrebbero servire aree turistiche strategiche e diversi parcheggi per soste brevi, e successivamente torneranno a prendere i passeggeri al termine della loro visita. Il tempo concesso per rimanere in queste aree dovrebbe essere adeguato alla loro capacità e al numero di posti di breve durata che servono (ad es. fino a 2 ore)."

Park4SUMP

Il parking management come rivoluzione per la mobilità urbana



"Questo progetto ha ricevuto finanziamenti dal programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione Europea nell'ambito della convenzione di sovvenzione n. 769072

L'unica responsabilità per il contenuto di questo e-update spetta agli autori. Non riflette necessariamente l'opinione dell'Unione Europea. Né l'INEA né la Commissione europea sono responsabili dell'uso che può essere fatto delle informazioni ivi contenute. "

Coordinatore:

Mobiel 21 vzw, Leuven, Belgio

park4sump.eu



Prossimi eventi nel 2020

- **Cities Forum 2020**
30.-31.01.2020 | Porto, Portogallo
- **TRA conference 2020 – Transport Research Arens**
27.-30.04.2020 | Helsinki, Finlandia
- **TRA - Transport Research Arena 2020**
27.-30.04.2020 | Helsinki, Finlandia
- **Conference on Urban Sustainable Mobility 2020**
27.-29.05.2020 | Isola di Skiathos, Grecia
- **Park4SUMP Training on SUMP integration with support of the Park4SUMP City of Lisbon.**
03.06.2020 | Cascais, Portogallo
- **ECOMM 2020 - [Call for Presentations still open until 31st of December!](#)**
03.-05.06.2020 | Cascais, Portogallo



ECOMM 2020



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive