

I parcheggi come fattore di costo

Da alcuni anni il numero di nuclei familiari che non possiedono un'auto è in aumento e nelle città si attesta già intorno al 50 %. In base alle norme vigenti, in caso di ristrutturazioni, ampliamenti e nuove costruzioni, investitori e proprietari sono tenuti a prevedere un certo numero di parcheggi. Nella pratica però, spesso l'offerta non è in linea con la domanda. Questa situazione non è soddisfacente per diversi motivi: infatti, se i parcheggi sono scarsi possono ostacolare la locazione degli alloggi e provocare conflitti nella gestione degli stabili, mentre se sono troppi comportano un aumento improduttivo dei costi di realizzazione e fanno salire direttamente o indirettamente gli affitti. Pertanto, è essenziale che i parcheggi vengano sfruttati in maniera ottimale.

L'UFAB ha commissionato uno studio, realizzato da Metron AG, che mette a confronto le condizioni quadro per la pianificazione e la realizzazione di posti auto presso le abitazioni di utilità pubblica con l'effettivo fabbisogno dei residenti. Le informazioni disponibili sono state analizzate e i risultati sono stati illustrati tramite sette esempi. I dati qualitativi e quantitativi dei casi presi in esame sono stati rilevati presso le cooperative, le relative amministrazioni condominiali e gli inquilini. Dal confronto tra i costi di costruzione (in parte derivati da stime per mancanza di dati specifici) e gli indicatori dei costi forniti da Metron emerge che, negli esempi presi in esame, i costi di realizzazione effettivi di ogni parcheggio sono inferiori alla media. Comparando gli indicatori dei costi e i dati dei casi esemplificativi, non sembra che le spese vengano addossate ai locatari, a prescindere dalla presenza di abitazioni vuote.

I fattori che influiscono sulla domanda di posti auto sono stati esaminati tramite il Microcensimento mobilità e trasporti (MCMT) dell'Ufficio federale di statistica (UST) e dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). In particolare, nella categoria degli inquilini più anziani si sono registrate tendenze contrastanti. Da un lato, infatti, l'automobile perde sempre più valore mentre, dall'altro, per la prima volta le donne in possesso della patente di guida superano gli uomini. Inoltre, alcune di queste persone sono più mobili e dinamiche di altre. Alcune delle tendenze emerse dal MCMT sono illustrate negli esempi.

Le direttive in materia di pianificazione si differenziano a seconda del Cantone e del Comune. Le prescrizioni attuali permettono di ridurre il numero obbligatorio di parcheggi per favorire la costruzione di abitazioni «car free». Di solito questa riduzione deve essere giustificata da una strategia in materia di mobilità. In nessuno degli esempi esaminati è stato rispettato il numero esatto di parcheggi che era stato prestabilito. Inoltre, bisogna considerare che ormai è possibile parcheggiare quasi dovunque negli spazi pubblici.

Dalle informazioni raccolte risultano grandi differenze tra città e zone rurali per quanto riguarda la corrispondenza tra domanda e offerta di parcheggi. Sia l'analisi dei dati disponibili sia la valutazione dei sette esempi specifici mostrano che non è facile quantificare il potenziale di risparmio. Pertanto, tramite un dimensionamento adeguato dell'offerta di parcheggio, modificabile nel corso degli anni per adeguarsi alle nuove esigenze, sarebbe senz'altro un'ottima soluzione, che aiuterebbe anche a ridurre i costi.

Per ridurre al minimo il fattore di costo «parcheggi» e garantire un'offerta adeguata occorre sfruttare il margine di manovra a disposizione. Inoltre, tutti i soggetti interessati

sono chiamati ad aggiornare le direttive pertinenti. Il presente rapporto formula alcune raccomandazioni indirizzate sia ai costruttori sia ai Cantoni e ai Comuni in quanto istanze competenti per le domande di costruzione.

Lo studio (in tedesco, con riassunto in tedesco e francese) è pubblicato sul sito dell'UFAB: www.ufab.admin.ch > L'UFAB > Pubblicazioni > Rapporti di ricerca