

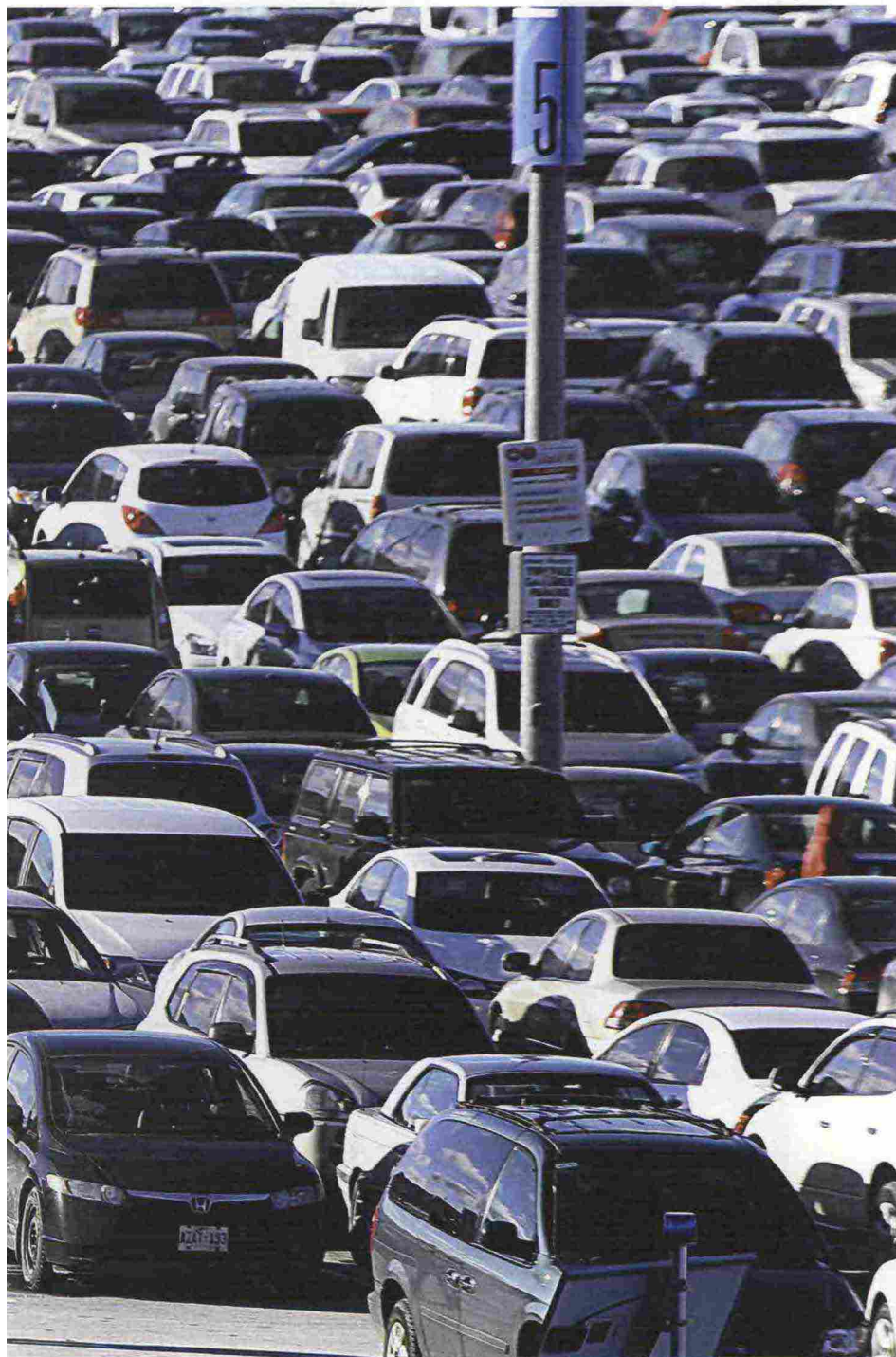
Senza sosta



STEVEN USSEL / TORONTO STAR / AGENCE IMAGES

# PARCHEGGI

**UNA DISTESA DI AUTO**  
Il parcheggio Yorkdale Mall,  
a Toronto, un sabato pomeriggio



---

**Lo sviluppo  
della mobilità cittadina,  
tra cui **car sharing e auto  
che si guidano da sole,**  
cambieranno  
l'infrastruttura urbana.  
I veicoli in circolazione  
saranno molti di meno  
e quasi sempre in movimento.**

**Le aree per la sosta  
diminuiranno  
del 70%, cambiando  
l'aspetto delle città**

---

*di Carlo Ratti*

---

# ADDIO

**PARCHEGGIARE È** una componente essenziale della nostra esperienza di guida – e spesso una delle più frustranti. Chi di noi non ha mai, almeno una volta, trascorso dieci, quindici, venti minuti alla disperata ricerca di un posto libero in città? Una ragione di tanta difficoltà potrebbe essere legata al fatto che le nostre automobili rimangono ferme, posteggiate da qualche parte, per circa il 95 per cento del loro tempo. **Le infrastrutture per i parcheggi sono diffuse a tal punto che negli Stati Uniti, per fare un esempio, occupano un'area di 9.000 km quadrati: cinquanta volte l'estensione territoriale del Comune di Milano.** Così è stato fino a ieri. Grazie all'evoluzione tecnologica, e in particolare all'integrazione delle tecnologie digitali nel campo della mobilità, la situazione potrebbe però mutare in profondità nel corso dei prossimi anni, andando a rivoluzionare (si spera in meglio) il nostro rapporto con i parcheggi. Vediamo insieme quali saranno i fattori protagonisti del cambiamento.

Il primo è già tra noi, e sono le automobili condivise. Quelle che in Italia conosciamo tramite servizi come Car2go o Enjoy. Una delle conseguenze del car sharing è una riduzione del fabbisogno di parcheggi. Infatti un veicolo condiviso, dopo aver raggiunto la propria destinazione, può essere prenotato via App da un nuovo utente. Ad esempio a Parigi – una delle prime città ad aver implementato questo sistema – è stata osservata in poco tempo una riduzione di oltre 20mila auto private. E trend simili si stanno verificando in tutto il mondo.

Il secondo elemento, che potrebbe diventare parte della nostra quotidianità nel prossimo futuro, sono i veicoli a guida autonoma. Negli ultimi decenni le auto hanno compiuto una transizione importante, diventando veri e propri computer su ruote, dotati di centinaia e centinaia di sensori capaci di raccogliere dati sulle condizioni interne ed esterne – una evoluzione che le ha rese infine capaci di guidare anche senza nessuno al volante: in modo, appunto, autonomo.

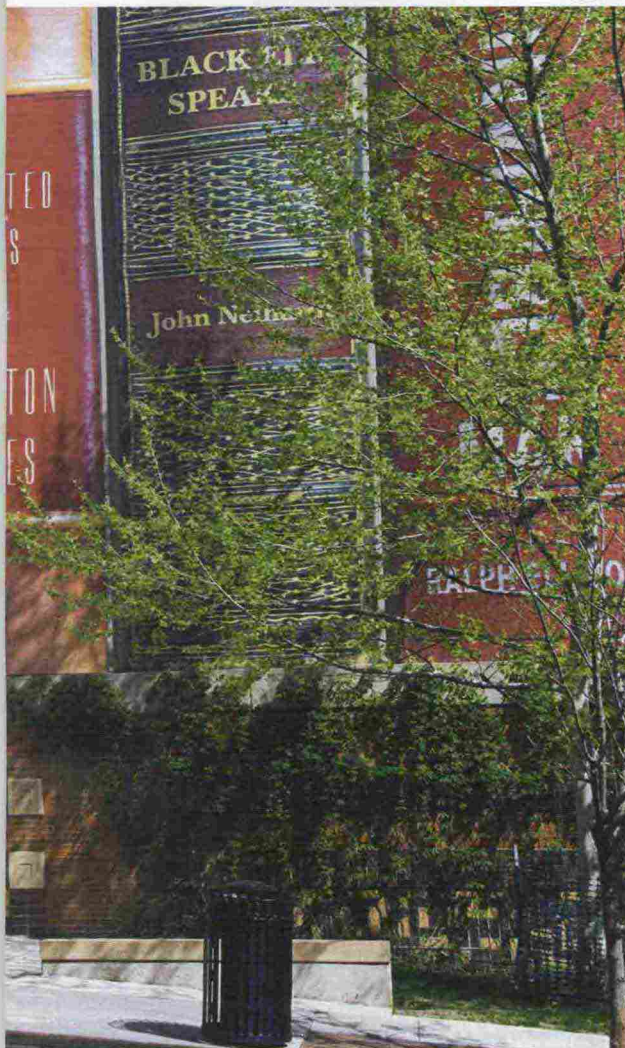
**QUALI POTREBBERO ESSERE LE PRINCIPALI** conseguenze di questa rivoluzione? Di certo, una volta liberati dalla schiavitù del volante, potremo finalmente inviare messaggi dal telefonino senza vergogna (e senza rischi per noi e per gli altri!). Tuttavia, il principale impatto sarà alla scala



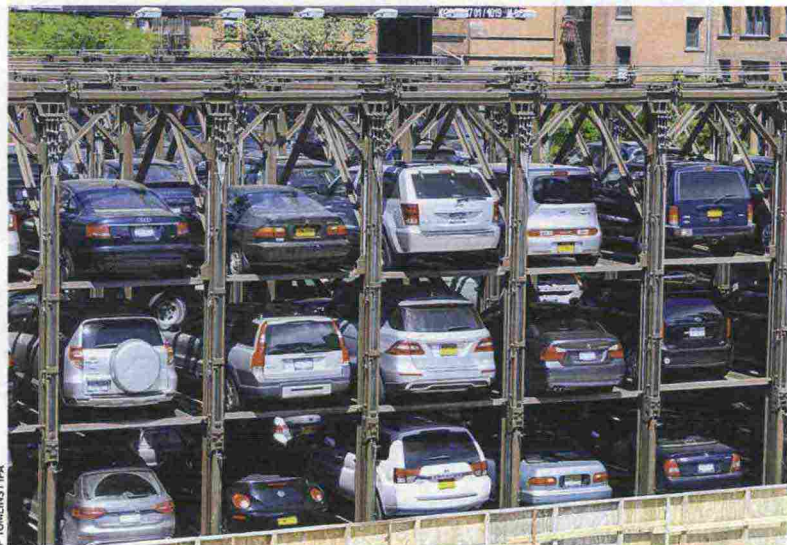
NANCY HOYT BECHER / IPA



JEFFREY GREENBERG / UIG VIA GETTY IMAGES



**PARCHEGGI CREATIVI**  
In alto, il parcheggio della libreria pubblica di Kansas City, dietro ai libri giganti. In basso a sinistra, un parcheggio di Chicago. In basso a destra, uno a Chelsea, a New York



urbana. I veicoli a guida autonoma potrebbero rendere più labile la tradizionale distinzione tra modalità di trasporto pubbliche e private. La “nostra” macchina potrebbe portarci al lavoro la mattina e poi, invece di restare parcheggiata, dare un passaggio a un membro della nostra famiglia, a un vicino, a un conoscente, o a chiunque altro in città.

Questo scenario avrebbe conseguenze molto importanti sull’infrastruttura urbana. Al nostro laboratorio di Boston, il MIT Senseable City Lab, abbiamo effettuato diversi studi in questo senso. Considerando le dinamiche di condivisione appena descritte, in una ricerca pubblicata di recente sulla rivista scientifica *Nature* abbiamo calcolato quale potrebbe essere il numero minimo di veicoli necessario per soddisfare la “domanda di mobilità” di una città come New York. Secondo le nostre stime il numero totale di veicoli in circolazione (quella che potremmo definire la “flotta minima”) potrebbe ridursi di oltre il 50 per cento.

#### CAMBIAMENTI SIMILI POTREBBERO

interessare le aree parcheggio. I veicoli self-driving o condivisi sarebbero quasi sempre in movimento. In un altro studio sviluppato dal nostro laboratorio a partire dai dati della città di Singapore - ovvero uno dei luoghi oggi più all’avanguardia per le sperimentazioni sulle auto a guida autonoma - abbiamo cercato di entrare ancora più in dettaglio. I risultati dimostrano che, in uno scenario con automobili autonome, lo spazio destinato ai parcheggi potrebbe diminuire di circa il 70 per cento, cambiando completamente il panorama della città. Nel lungo periodo, vaste porzioni di città - oggi usate come spazi per tenere ferme le macchine - potrebbero essere reimpiegate per gli usi più diversi. Perché non immaginare di convertire ogni parcheggio svuotato in un’area verde? O in uno spazio per maker? O semplicemente di restituirlo ai cittadini perché siano loro a decidere, in modo collaborativo, come debba essere usato?

CARLO RATTI

Architetto, ingegnere e agit-prop. Carlo Ratti insegna al MIT di Boston e dirige lo studio internazionale di progettazione Carlo Ratti Associati, con sede a Torino e New York. Ha scritto per Einaudi *La città di domani* (2016).

