

# Posto libero: fare spazio alla vita urbana

UNA RIFLESSIONE SULLA CITTÀ DI BRESCIA



I dati presenti in questo documento sono stati registrati dalla pagina pubblica di Brescia Mobilità, che fornisce in tempo reale l'occupazione dei parcheggi da loro gestiti. Il periodo temporale considerato per l'indagine sono 5 settimane relative ai mesi di Febbraio-Marzo 2025, che considerano il 10% dell'intero anno.

Le valutazioni numeriche sono state fatte considerando dati di occupazione ed offerta, valutati rispetto ad andamenti settimanali, differenziati in giorni lavorativi e fine settimana, garantendo una rilevazione affidabile del trend di comportamento rispetto all'utilizzo dei parcheggi di Brescia, con i numeri disponibili nelle settimane di registrazione.

Il nostro intento è stato quello di valutare non tanto l'occupazione attuale del parcheggio Vittoria, quanto la possibilità di una diversa collocazione della sua offerta nei parcheggi limitrofi, considerando i margini di utilizzo residuo. Si tratta quindi di una riflessione che considera un caso estremo (a favore di sicurezza) e valuta differenti scenari di una riorganizzazione più efficace del parcheggio, senza proporre una chiusura.

I risultati emersi sono in linea con quanto osservato anche in altre città. Questo primo passo potrà essere arricchito in futuro da un monitoraggio più ampio e continuativo, capace di restituire una fotografia ancora più precisa del sistema. L'integrazione di ulteriori dati - per esempio come quelli del parcheggio Prealpino, non disponibili al momento della rilevazione - permetterà di alimentare la proposta in modo più completo ed efficace per la città di Brescia.

I dati analizzati sono stati trattati nel rispetto del Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati (GDPR) (UE, 2016/679).

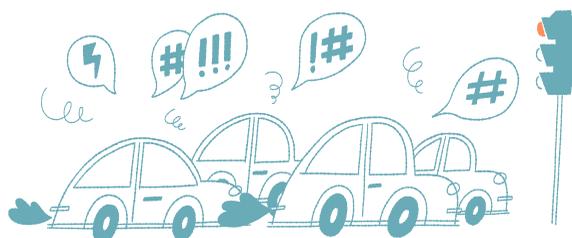
Questo approfondimento non ha ricevuto alcun finanziamento specifico da enti pubblici, commerciali o del settore non profit.

Posto libero, un progetto di:



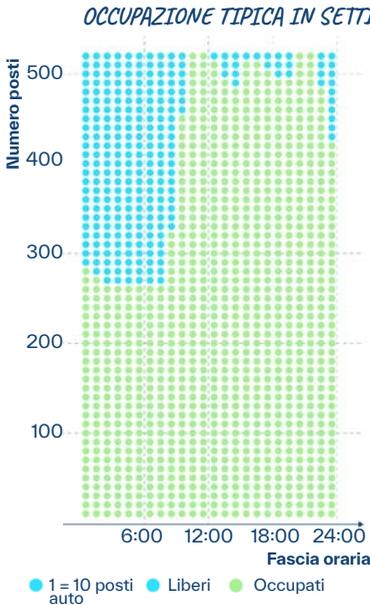
**mobilità in città**  
FONDAZIONE

Posto libero: fare spazio alla vita urbana . . . . .	7
Il parcheggio Vittoria nel cuore della città . . . . .	8
Contare per cambiare . . . . .	13
Posto libero su strada: aprire lo spazio pubblico alle persone . . . . .	26
Cosa succede in Europa? . . . . .	31
4 azioni per fare spazio alla vita urbana . . . . .	39



POSTO LIBERO! TRANQUILLI, NON PARLIAMO (SOLO) DI PARCHEGGIO – O FORSE SÌ. PERCHÉ OGNI MACCHINA IN MENO NON È SOLO TRAFFICO IN MENO: È UNA PANCHINA IN PIÙ, UN GIOCO IN STRADA, UNA CHIACCHIERA ALL'OMBRA. MENO CLACSON E PIÙ RISATE, PIÙ RELAZIONI. PERCHÉ FARE SPAZIO ALLE PERSONE È IL VERO MODO DI FAR CRESCERE LA CITTÀ.

# COSA INCONTREREMO NEL REPORT?



## 2 CONTARE PER CAMBIARE

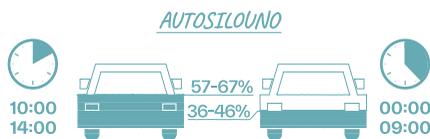
L'analisi dei dati sul parcheggio Vittoria evidenzia un'occupazione costante superiore al 50%, dovuta alla sua posizione centrale e alla disponibilità di circa metà dei posti per l'utenza con o senza abbonamento. Questa configurazione genera un significativo traffico veicolare verso il centro storico.

## 1 UN PARCHEGGIO AL CENTRO

La presenza di un parcheggio nel cuore della città, come nel caso del parcheggio Vittoria, non è neutra rispetto alla mobilità urbana: rappresenta un attrattore che inevitabilmente genera traffico. Offrire la possibilità di parcheggiare facilmente in centro incentiva l'uso dell'auto privata e attiva un meccanismo noto come **DOMANDA INDOTTA**

pag. 8-11

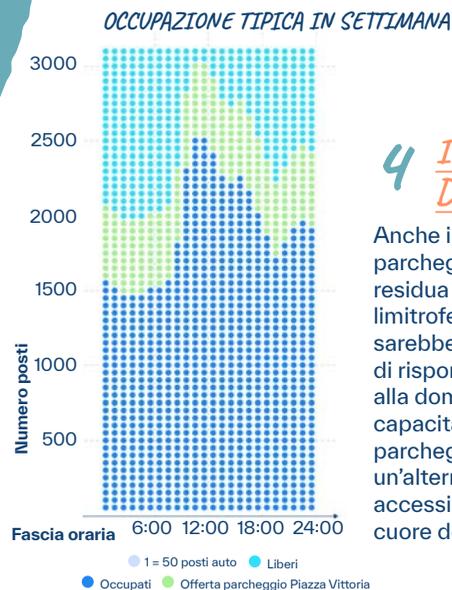
pag. 13-15



## 3 COSA SUCCEDDE NEGLI ALTRI PARCHEGGI?

I grafici mostrano con evidenza come il parcheggio Vittoria raggiunga con frequenza livelli prossimi alla saturazione, mentre altri parcheggi situati in prossimità delle ex mura venete o lungo l'arteria metropolitana, presentano spesso un'ampia disponibilità residua.

pag. 16-17



pag. 18-21

## 4 IN PROSSIMITÀ DEL CENTRO

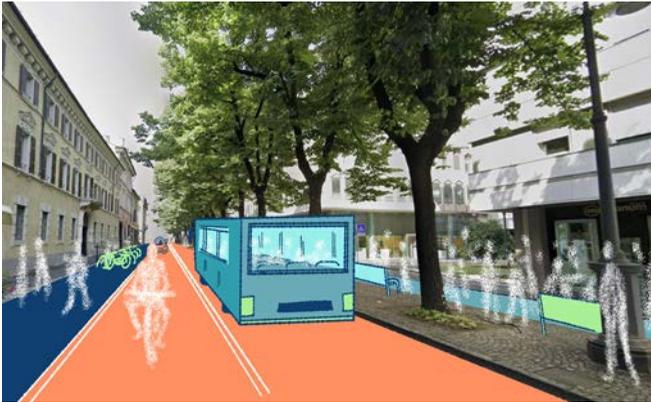
Anche in assenza del parcheggio Vittoria, l'offerta residua di sosta nelle aree limitrofe al centro storico sarebbe comunque in grado di rispondere efficacemente alla domanda rilevata. La capacità disponibile nei parcheggi esistenti garantisce un'alternativa concreta e accessibile per raggiungere il cuore della città.

LA DOMANDA INDOTTA È QUEL MECCANISMO PER CUI, SE OFFRI UNA RISORSA IN MODO COMODO E ABBONDANTE, LE PERSONE INIZIANO A USARLA DI PIÙ, ANCHE SE PRIMA NON NE SENTIVANO IL BISOGNO.



IN FONDO, CHE IL PARCHEGGIO VITTORIA SIA APERTO O MENO PER LA SOSTA PUBBLICA, POCO CAMBIA.

QUELLO CHE FAREBBE DAVVERO LA DIFFERENZA SAREBBE ELIMINARE IL TRAFFICO CONNESSO ALL'USO DEI PARCHEGGI CENTRALI E TUTELARE IL CENTRO STORICO, RESTITUENDOLO ALLE PERSONE PRIMA ANCORA CHE ALLE AUTO.



## **5** APRIRE LO SPAZIO ALLE PERSONE

Spostando la sosta oggi presente lungo le strade regolamentate a parcometro nei parcheggi ai margini del centro - includendo il parcheggio Vittoria nel ragionamento - si potrebbe liberare una quota significativa di spazio in superficie. Meno auto lungo i marciapiedi significa più spazio per camminare, fermarsi, incontrarsi.

pag. 26-29

## **6** POSTO LIBERO: FARE SPAZIO ALLA VITA URBANA

Le esperienze europee mostrano che cambiare è possibile: città più vivibili nascono da scelte coraggiose. Basterebbe cominciare da:

1. Creare un piano di circolazione orientato alle persone
2. Implementare una ZTL organica per preservare il cuore della città
3. Valorizzare i nodi di interscambio
4. Implementare un servizio pubblico per migliorare la fruibilità degli spazi pedonali

pag. 31-43



# Posto libero: fare spazio alla vita urbana

“Posto libero: fare spazio alla vita urbana” è un report che indaga il ruolo della sosta veicolare nel centro storico di Brescia, a partire da un caso emblematico: il parcheggio Vittoria. Situato in una posizione strategica all’interno delle mura venete, questo parcheggio pubblico, ad alta rotazione, rappresenta un nodo critico nella struttura della mobilità urbana, contribuendo a generare traffico in una delle aree più delicate della città.

L’obiettivo del report è duplice: da un lato, offrire una lettura basata su dati oggettivi dell’effettiva disponibilità di sosta nel centro e nei suoi immediati dintorni; dall’altro, aprire una riflessione strategica sull’uso dello spazio pubblico e sulle alternative possibili a un modello centrato sull’accessibilità automobilistica.

Attraverso un percorso articolato, il report mostra come sia possibile redistribuire la domanda di sosta grazie alla capacità residua di altri parcheggi già presenti nel sistema urbano, e come questa riorganizzazione possa diventare un’opportunità per restituire centralità alle persone, ridurre il traffico di attraversamento e migliorare la qualità dello spazio urbano. Uno sguardo a esperienze europee simili consente di collocare il caso bresciano in una prospettiva più ampia, evidenziando soluzioni già adottate con successo in città comparabili per dimensioni e configurazione urbana.

Il documento si chiude con quattro azioni strategiche per accompagnare Brescia verso una mobilità più sostenibile, sicura e inclusiva. Azioni concrete, replicabili anche in altri contesti urbani, che mirano a rendere lo spazio pubblico un’infrastruttura per la vita urbana, e non per la sola sosta dei veicoli.

# Il parcheggio Vittoria nel cuore della città

## Un parcheggio al centro

Nel corso della sua evoluzione, il parcheggio Vittoria ha mantenuto una presenza costante e centrale nel cuore di Brescia.

Realizzato nel 1974 sotto la storica Piazza Vittoria, è una struttura interrata dalla capienza di 520 posti auto. Costruito su più livelli, ha subito una serie di interventi di modernizzazione, tra cui nel 2009 lo spostamento dell'ingresso pedonale, nel 2012 l'apertura di un piano intermedio con 85 nuovi posti e, successivamente fino al 2015, un restyling completo del sistema strutturale.

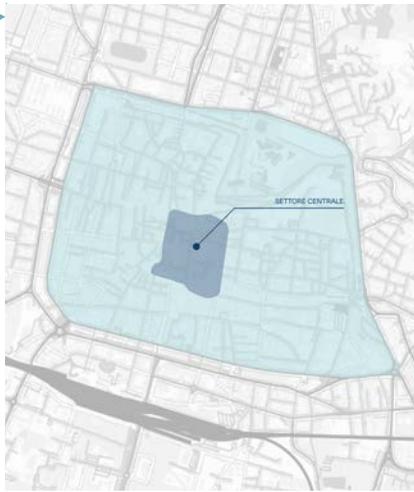
Oggi, a pochi passi da Piazza della Loggia, dal Duomo Vecchio, dal Teatro Grande e dal Capitolium romano, permane sotto Piazza Vittoria un parcheggio che continua a incarnare le scelte urbanistiche che hanno privilegiato la mobilità veicolare nel centro storico.



A BRESCIA, NEL RAGGIO DI POCHI PASSI, SI POSSONO AMMIRARE PIAZZA DELLA LOGGIA, IL DUOMO VECCHIO, IL TEATRO GRANDE, IL CAPITOLIUM ROMANO... E, SOTTO PIAZZA VITTORIA, UN PARCHEGGIO INTERRATO CHE DA DECENNI OCCUPA UNA POSIZIONE CENTRALE NELLA STRUTTURA URBANA DELLA CITTÀ.

IL PARCHEGGIO VITTORIA NEL CUORE DELLA CITTÀ

Mappe che mostrano il centro storico all'interno delle ex mura venete e il cuore della parte storica.



Piazza Vittoria anni 50, prima della creazione del parcheggio interrato. @BresciaVintage



## Una destinazione che genera traffico

La presenza di un parcheggio nel cuore della città, come nel caso del parcheggio Vittoria, non è neutra rispetto alla mobilità urbana: rappresenta un attrattore che inevitabilmente genera traffico. Offrire la possibilità di parcheggiare facilmente in centro incentiva l'uso dell'auto privata e attiva un meccanismo noto come domanda indotta: nuovi spazi per le auto creano nuovi spostamenti in auto. In altre parole, più parcheggi (o strade) si costruiscono, più persone sceglieranno di usarli, anche se prima non si sarebbero mosse in auto. Come affermato in numerosi studi internazionali, tra cui quelli del Transport for London (2004) o le analisi di Goodwin (1996), "aumentare la capacità stradale o l'accessibilità in auto tende a generare un aumento proporzionale del traffico".

Nel caso di Brescia, mantenere un parcheggio ad alta accessibilità in centro, come il Vittoria, contribuisce ad attrarre traffico proprio verso le aree storiche più fragili e dense, con impatti negativi su congestione, qualità dell'aria e sicurezza. Ripensare la funzione di questo spazio significa quindi agire non solo sulla sosta, ma su uno dei fattori che strutturano la domanda di mobilità urbana in centro storico.

◀ Goodwin, P. (1996). Empirical evidence on induced traffic: a review and synthesis. *Transportation*, 23(1), 35-54.

Transport for London (TfL) (2004). *Impacts of Road Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*. TfL, London.



◀ Code per accedere al parcheggio di Piazza Vittoria. @BresciAttiva

LA DOMANDA INDOTTA È QUEL  
MECCANISMO PER CUI, SE OFFRI  
UNA RISORSA IN MODO COMODO E  
ABBONDANTE, LE PERSONE INIZIANO A  
USARLA DI PIÙ, ANCHE SE PRIMA NON NE  
SENTIVANO IL BISOGNO. NEL CASO DELLA  
MOBILITÀ URBANA, FUNZIONA COSÌ: SE  
REALIZZI UN PARCHEGGIO COMODO E  
ACCESSIBILE IN CENTRO, MOLTE PERSONE  
PENSERANNO “PERFETTO, CI VADO IN  
MACCHINA!”. IL RISULTATO? PIÙ TRAFFICO  
DIRETTO PROPRIO VERSO LE AREE PIÙ  
DELICATE DELLA CITTÀ. È UN PO’ COME  
ANNUNCIARE “C’È CIBO GRATIS!” E POI  
STUPIRSI SE SI FORMA LA FILA.



# Contare per cambiare

Per affrontare in modo consapevole e informato il tema della sosta nel centro di Brescia, è necessario partire dai dati, anche quando questi sono parziali o raccolti in un arco temporale contenuto. Questo capitolo presenta un'analisi dell'offerta di parcheggio attorno al centro storico, condotta attraverso dati open disponibili, con particolare attenzione alla localizzazione, alla capacità dei parcheggi in struttura e ai livelli di occupazione rilevati nel periodo osservato.

L'obiettivo non è stimare la domanda effettiva, ma fornire un quadro utile a valutare l'equilibrio tra l'offerta complessiva di sosta e il ruolo oggi svolto dal parcheggio Vittoria. I dati mostrano come, anche in un breve intervallo temporale, emerga una disponibilità residua di posti auto nei parcheggi al contorno del centro, che suggerisce la possibilità di redistribuire l'offerta senza compromettere l'accessibilità generale. Si apre così lo spazio per interrogarsi sulla funzione del parcheggio Vittoria e sulla sua eventuale riconversione, partendo da una fotografia concreta della situazione attuale.



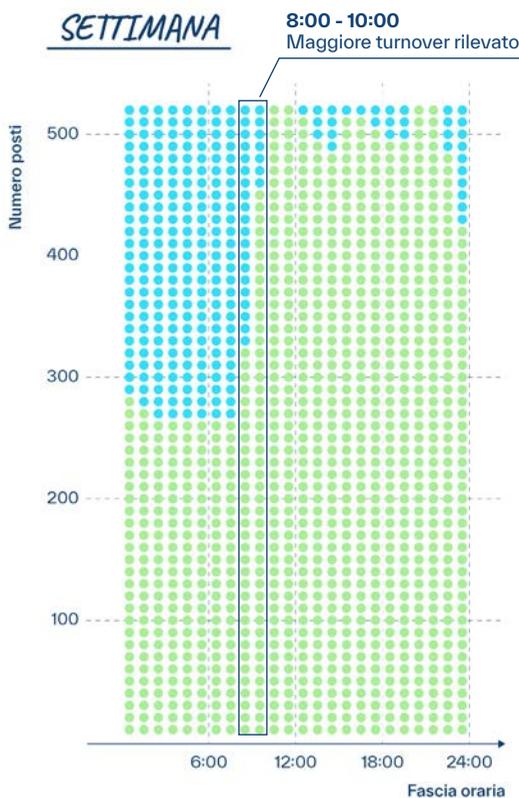
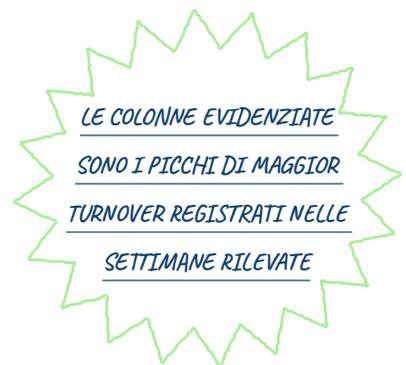
*I DATI RACCOLTI TRA FEBBRAIO E MARZO 2025 SONO STATI ANALIZZATI CON ATTENZIONE, CONSIDERANDO LE DIFFERENZE TRA GIORNI LAVORATIVI E FINE SETTIMANA. NE EMERGE UN QUADRO CONCRETO DI COME VENGONO UTILIZZATI I PARCHEGGI E DI COSA SUCCEDA OGNI GIORNO IN CITTÀ.*

L'analisi dei dati sul parcheggio Vittoria evidenzia un'occupazione costante superiore al 50%, dovuta alla sua posizione centrale e alla disponibilità di circa metà dei posti per l'utenza pubblica, con o senza abbonamento. Questa configurazione genera un significativo traffico veicolare verso il centro storico.

Il parcheggio Vittoria, nodo centrale e accessibile al pubblico, genera traffico significativo in centro. La sua funzionalità va anche ripensata in relazione all'offerta esistente in città.

Più della metà dei posti è utilizzata da abbonati, principalmente residenti, come dimostra l'occupazione tipica notturna tra 250 e 280 veicoli. Tale doppia funzione - residenziale e pubblica - contribuisce alla congestione del centro, sottolineando la necessità di ripensare il ruolo del parcheggio per una gestione più sostenibile dello spazio urbano.

Il ripensamento va coordinato e pianificato con l'offerta esistente di sosta pubblica centrale e di interscambio.



Il grafico mostra la media dei picchi di occupazione registrati nel parcheggio Vittoria nei giorni feriali e nei fine settimana del periodo di rilevazione.

L'offerta complessiva è di 520 parcheggi.

**Posti auto**

- 1 = 10 posti auto
- Liberi
- Occupati

Il grafico evidenzia i valori netti di flusso in ingresso ogni 10 minuti tra le 9:00 e le 10:00 del mattino, durante il giorno settimanale nel quale è stato registrato maggiore turnover

(11/03/2025)



Il turnover registrato al parcheggio Vittoria evidenzia una forte dinamicità della sosta, con valori netti di ingresso o uscita che in alcuni momenti superano i 20 veicoli ogni 10 minuti. Si tratta di un indicatore significativo: per valori netti si intende la differenza tra ingressi ed uscite, il che implica che il flusso complessivo di veicoli – ovvero la somma degli ingressi e delle uscite – potrebbe essere anche superiore a questi valori.

Questo ritmo sostenuto di accessi e deflussi si riversa sulle strade nel cuore del centro storico di Brescia, contribuendo ad alimentare in modo costante il traffico veicolare in una delle aree più sensibili della città. Il risultato è una pressione continua sulla viabilità locale e una riduzione della qualità e della vivibilità dello spazio pubblico.

Il grafico evidenzia i valori netti di flusso in uscita mediamente ogni 10 minuti tra le 00:00 e le 01:00 di notte, durante il week end nel quale è stato registrato maggiore turnover.

(9/03/2025)



PARCHEGGIO PIAZZA VITTORIA



FOSSA BAGNI



ARNALDO PARK



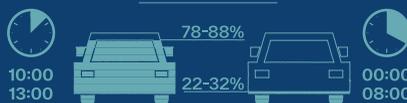
OSPEDALE SUD



AUTOSILOUO



PALAGIUSTIZIA



BENEDETTO CROCE



RANDACCIO



CASAZZA



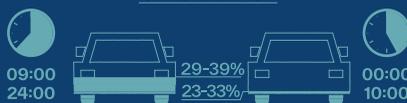
S. EUFEMIA - BUFFALORA



CRYSTAL



SAN DOMENICO



CRYSTAL SUPERFICIE



STAZIONE



COSA SUCCEDDE  
NEGLI ALTRI  
PARCHEGGI DI  
BRESCIA?

◀ I grafici riportano l'occupazione massima (a sinistra) e minima (a destra), registrata sulle medie dei massimi, registrati in giornate feriali in ogni singolo parcheggio.

Di fianco, le fasce orarie riportate indicano il periodo di frequenza nel quale queste occupazioni si verificano.

I GRAFICI MOSTRANO CON EVIDENZA COME IL PARCHEGGIO VITTORIA RAGGIUNGA CON FREQUENZA LIVELLI PROSSIMI ALLA SATURAZIONE, MENTRE ALTRI PARCHEGGI SITUATI ALL'INTERNO O IN PROSSIMITÀ DELLE EX MURA VENETE PRESENTANO SPESSE UN'AMPIA DISPONIBILITÀ RESIDUA.



## OFFERTA POSTI AUTO

<b>Arnaldo Park</b>	<b>300</b>
<b>Autosilouno</b>	<b>336</b>
<b>Benedetto Croce</b>	<b>72</b>
<b>Casazza</b>	<b>160</b>
<b>Crystal</b>	<b>400</b>

<b>Crystal Superficie</b>	<b>50</b>
<b>Fossa Bagni</b>	<b>560</b>
<b>Ospedale Sud</b>	<b>500</b>
<b>Palagiustizia</b>	<b>600</b>
<b>Parcheggio Piazza</b>	
<b>Vittoria</b>	<b>520</b>
<b>Randaccio</b>	<b>180</b>

<b>S. Eufemia-Buffalora</b>	<b>398</b>
<b>San Domenico</b>	<b>72</b>
<b>Stazione</b>	<b>1000</b>

Sulla mappa, in grigio, è riportata l'offerta di parcheggi riservati ad abbonati, residenti o con dati non disponibili in fase di rilevazione.

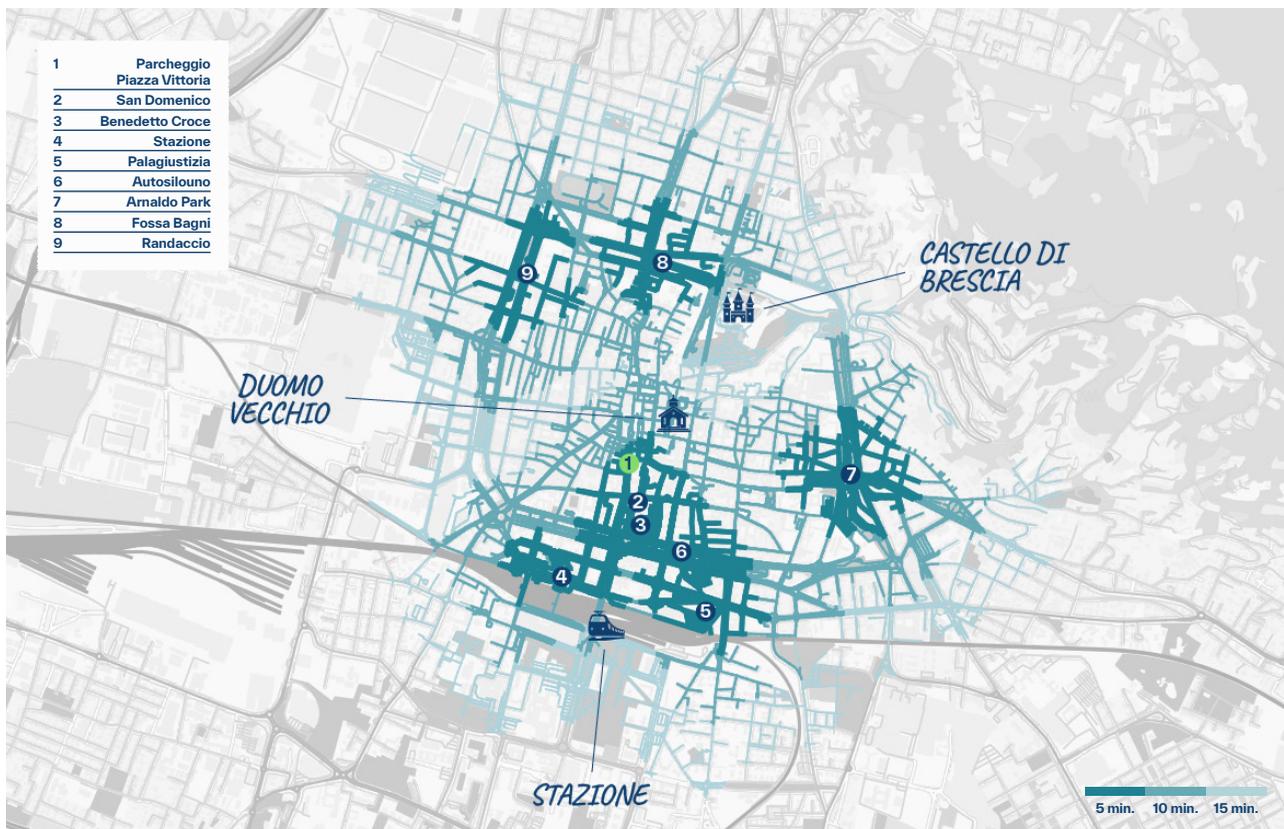
## Ovunque in centro in 15 minuti

L'analisi dei dati raccolti tra febbraio e marzo 2025 mostra che l'offerta di sosta nei parcheggi in struttura vicini al centro storico è sufficiente a coprire l'offerta oggi servita dal parcheggio Vittoria.

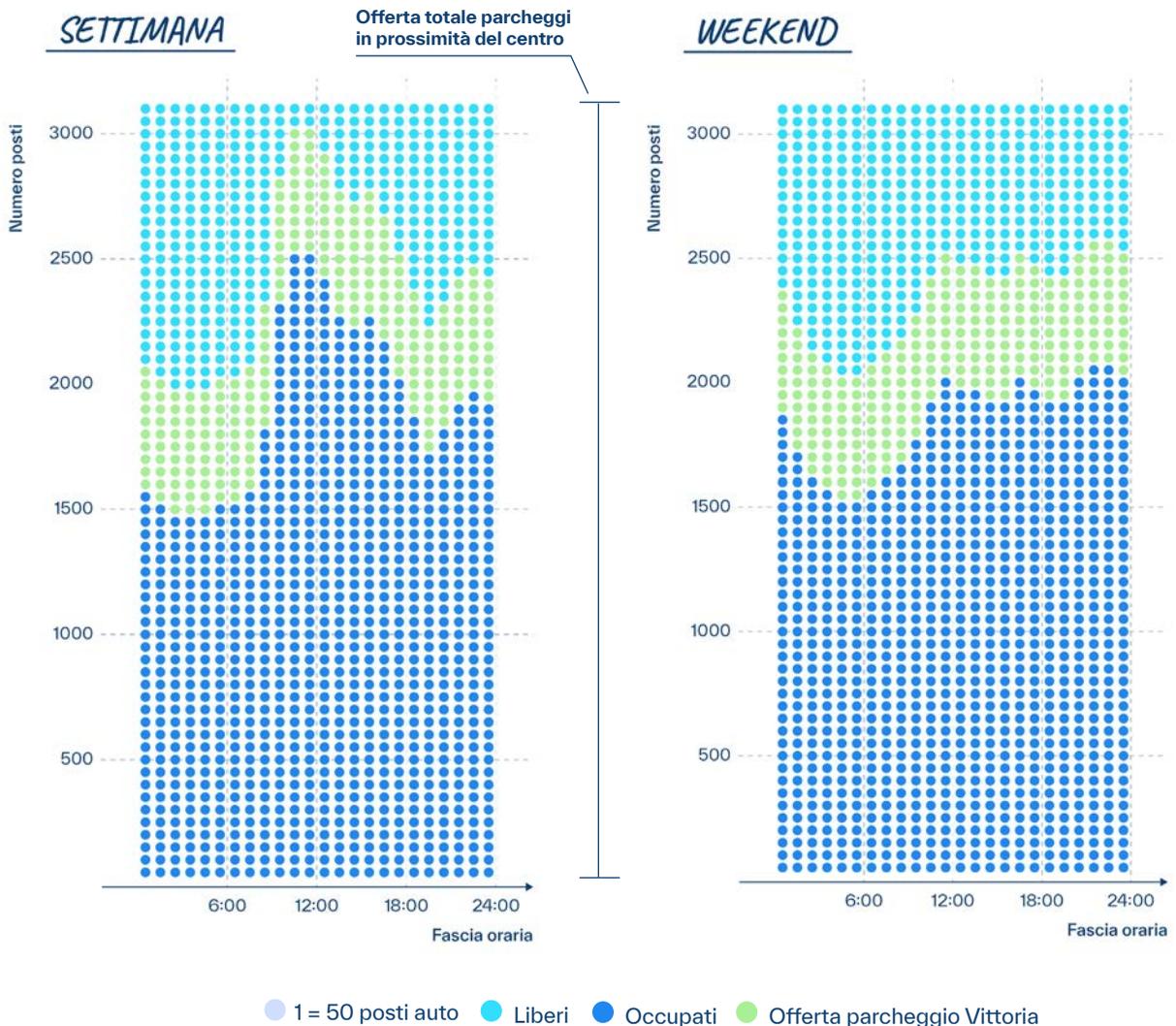
Anche nei momenti di massimo utilizzo, la somma dell'occupazione degli altri parcheggi non raggiunge mai la saturazione, nemmeno se dovessimo ipotizzare di ricollocare l'offerta totale del parcheggio Vittoria nei residui di capacità degli altri parcheggi. Questo significa che, una sua eventuale chiusura o trasformazione in altra funzione, non comprometterebbe l'accessibilità al centro. Tutti i parcheggi analizzati si trovano entro 15 minuti a piedi dai principali attrattori culturali, amministrativi e commerciali all'interno delle ex mura venete, permettendo così di poter riorganizzare in maniera sostenibile ed efficace l'intero sistema di sosta nei pressi del centro storico.

▼ La mappa mostra come dai parcheggi in prossimità del centro si raggiungano facilmente nel tempo di 15 minuti i principali attrattori storici della città.

► I grafici nella pagina successiva, mostrano l'offerta totale di sosta dei parcheggi prossimi al centro storico e in blu la loro occupazione media tra i massimi registrati nelle settimane rilevate, mostrando l'enorme offerta residua durante l'arco delle giornate feriali e festive



I DATI RACCOLTI DIMOSTRANO CHE, ANCHE IN ASSENZA DEL PARCHEGGIO VITTORIA, L'OFFERTA RESIDUA DI SOSTA NELLE AREE LIMITROFE AL CENTRO STORICO, SAREBBE COMUNQUE IN GRADO DI RISPONDERE EFFICACEMENTE ALLA DOMANDA RILEVATA. LA CAPACITÀ DISPONIBILE NEI PARCHEGGI ESISTENTI GARANTISCE UN'ALTERNATIVA CONCRETA E ACCESSIBILE PER RAGGIUNGERE IL CUORE DELLA CITTÀ.



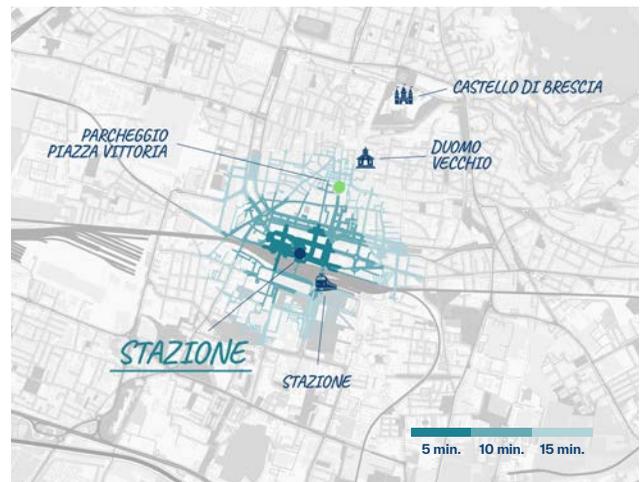
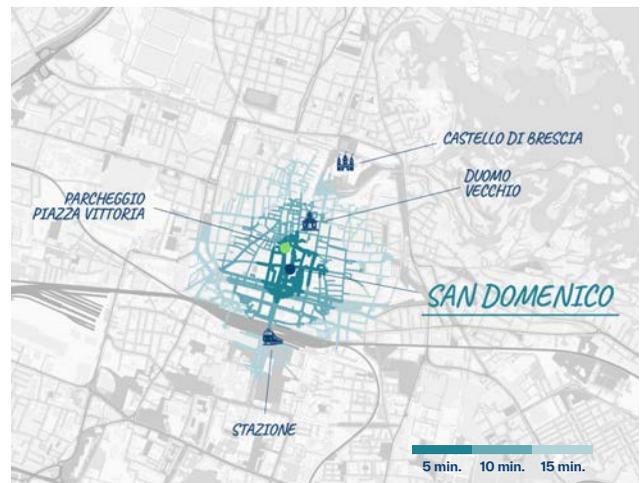
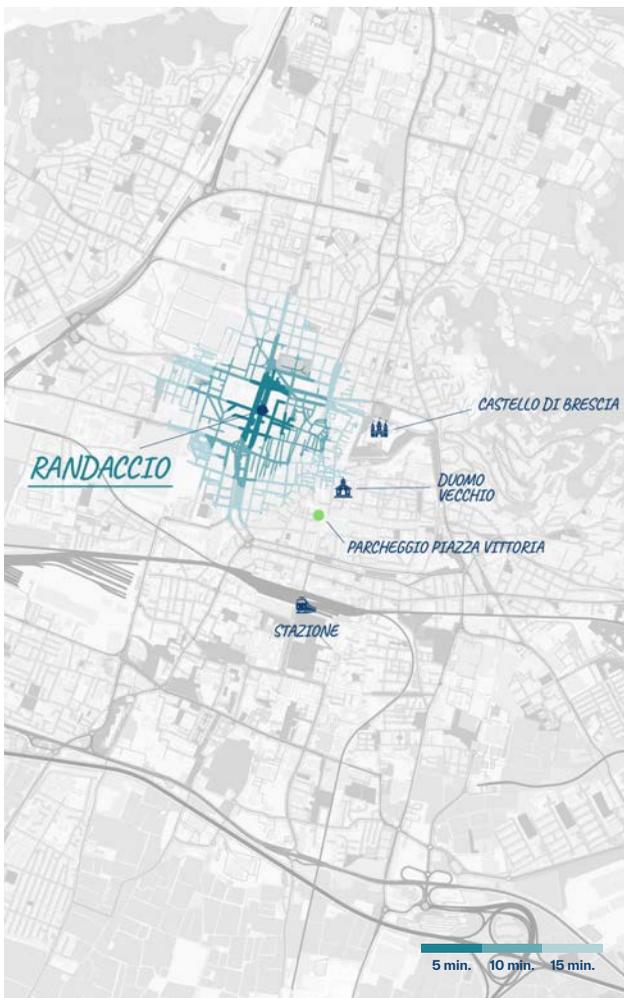
La dotazione attuale di parcheggi in struttura, situati all'interno e intorno alle ex mura venete, garantisce una copertura capillare del centro storico. L'analisi mostra che i principali attrattori urbani - culturali, amministrativi e commerciali - sono facilmente raggiungibili a piedi, in un raggio di 15 minuti da ciascuna di queste aree di sosta.

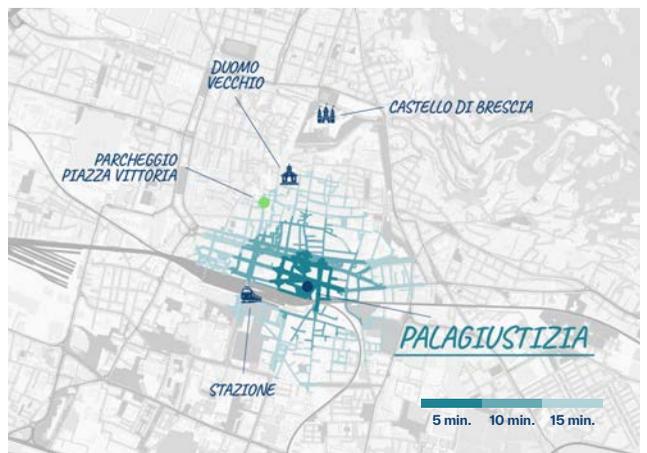
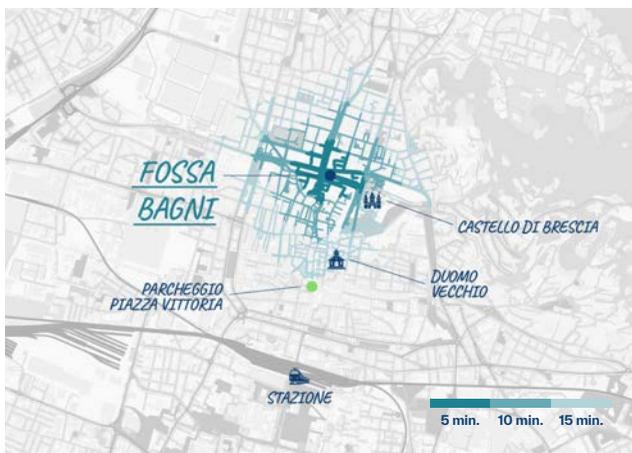
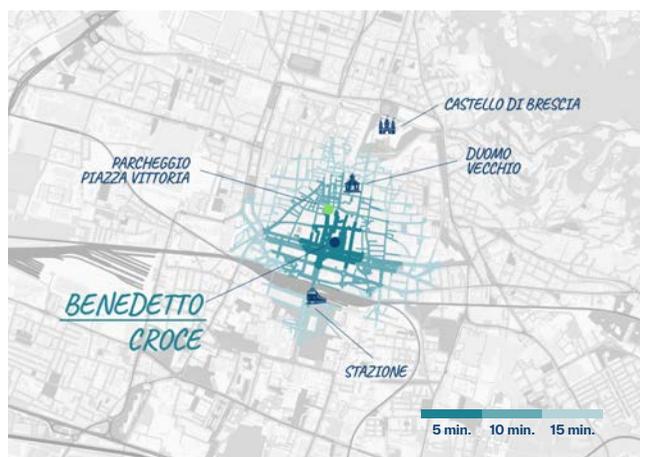
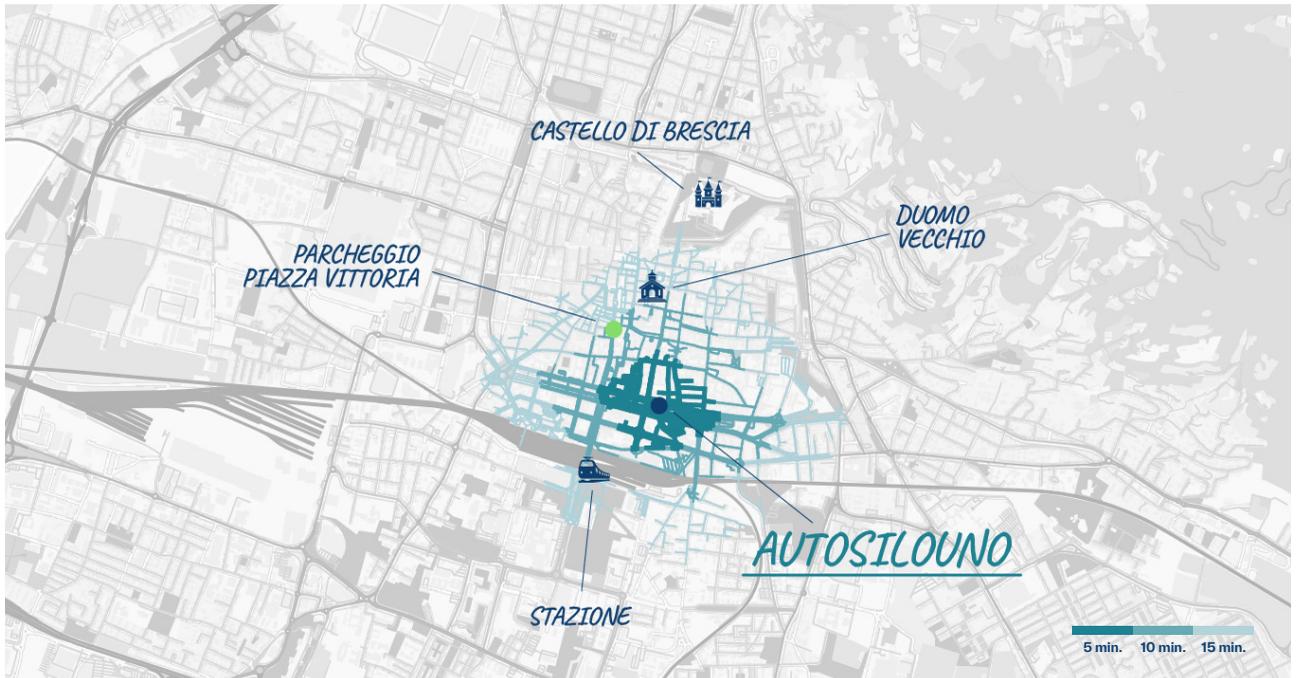
Questo dato, considerato da solo, evidenzia già un sistema in grado di offrire valide alternative alla sosta nel cuore del centro. Tuttavia, se allarghiamo lo sguardo all'intero contesto urbano e alle infrastrutture di mobilità esistenti e in via di sviluppo - come la metropolitana e il futuro sistema tranviario - emerge una possibilità ancora più ampia di riorganizzazione. La combinazione tra offerta di sosta in prossimità e servizi di mobilità pubblica consente infatti di



Le mappe isocrone sono una rappresentazione che mostra fino a dove ci si può spostare da un certo punto in un dato tempo, a piedi, in bici, in auto, con i mezzi pubblici.

Le mappe riportate mostrano il dettaglio del singolo parcheggio in prossimità del centro, da cui è possibile raggiungere a piedi, nel tempo di 15 minuti, i principali attrattori storici della città.





immaginare una riduzione strutturale del traffico veicolare nelle aree centrali, favorendo una città più accessibile per le persone e meno congestionata.

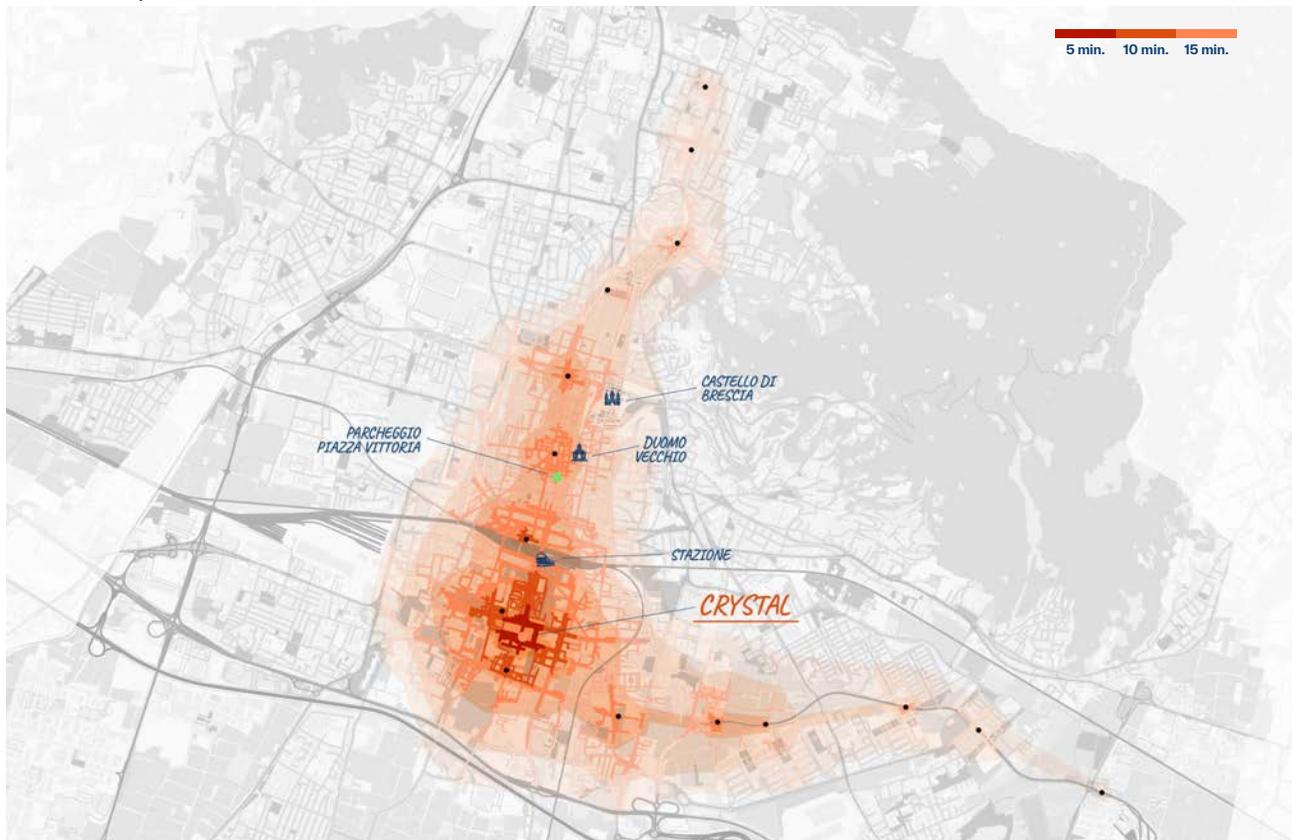
Prendendo come riferimento i parcheggi scambiatori collocati lungo l'asse della metropolitana, si osserva come l'integrazione tra sosta, trasporto pubblico e pedonalità permetta di raggiungere il centro in tempi molto contenuti.

In meno di 10-15 minuti di viaggio, è possibile arrivare nel cuore della città, estendendo così in modo efficace la copertura dell'intero territorio urbanizzato e offrendo un'alternativa concreta all'ingresso veicolare nelle aree centrali.

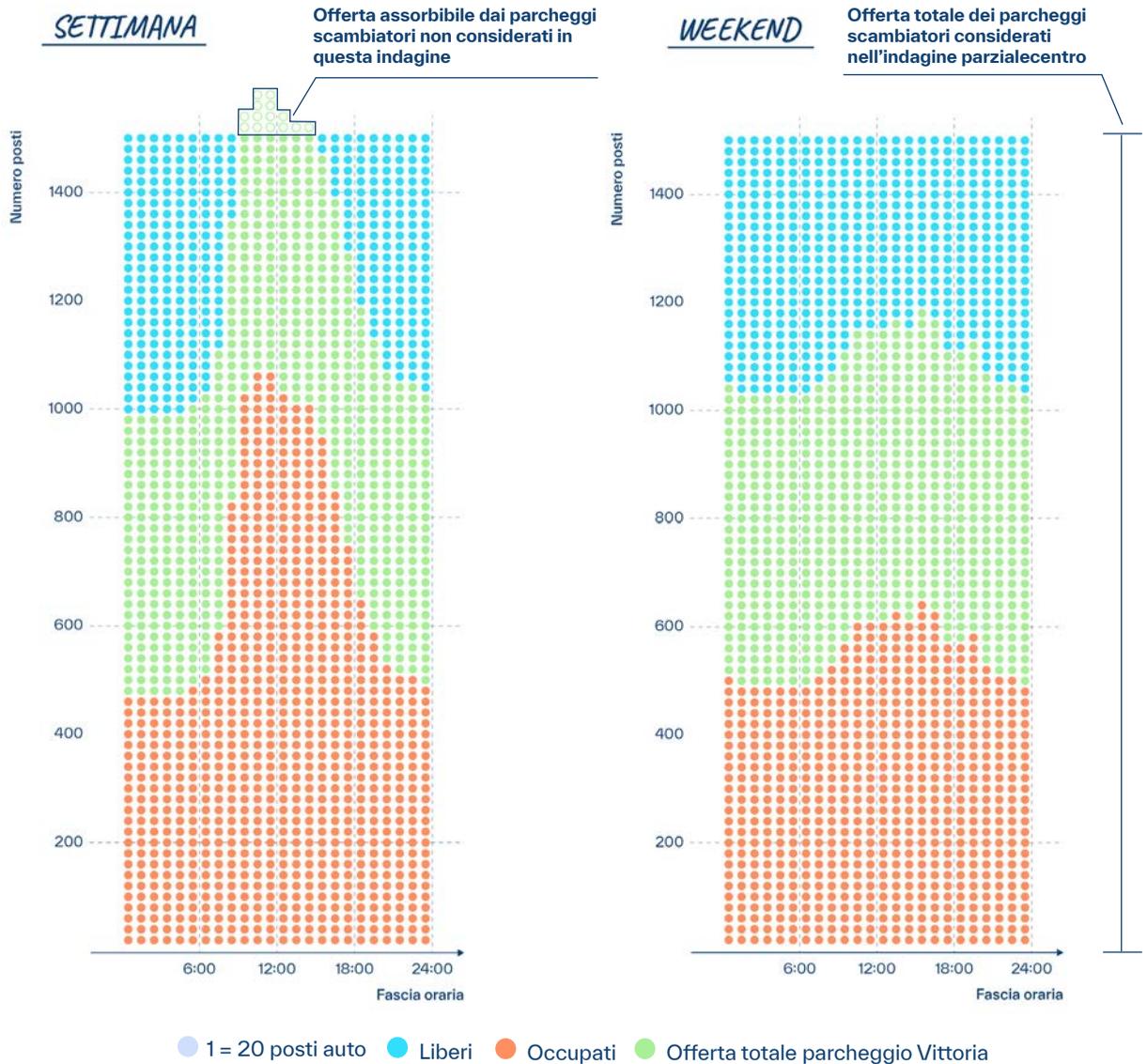
Un'analisi analoga a quella condotta sui parcheggi di prossimità è stata svolta anche sui parcheggi scambiatori lungo la metropolitana, utilizzando i dati disponibili. L'indagine ha evidenziato come l'offerta residua di questi parcheggi possa coprire quasi completamente la domanda attualmente soddisfatta dal parcheggio Vittoria, confermando la possibilità di una redistribuzione efficace della sosta senza compromettere l'accessibilità al centro.

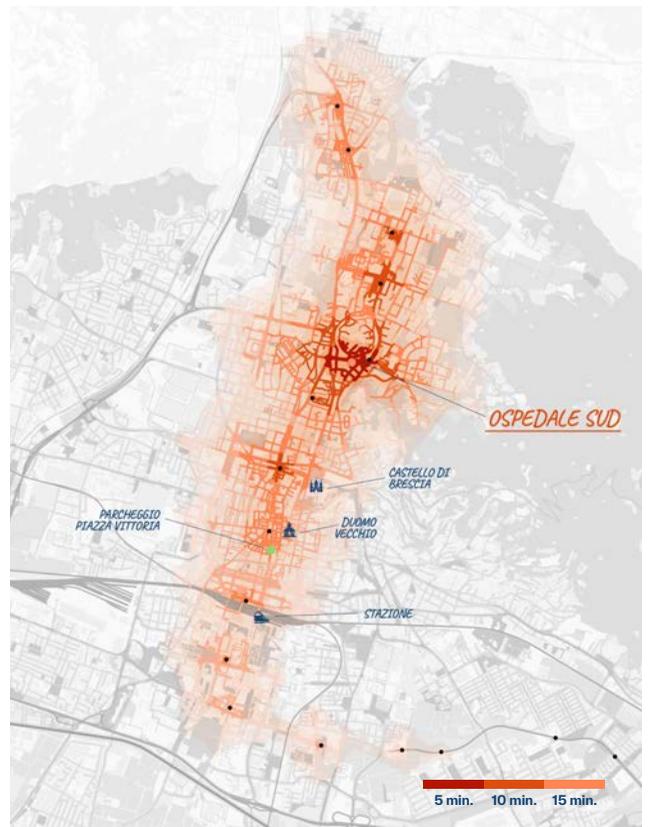
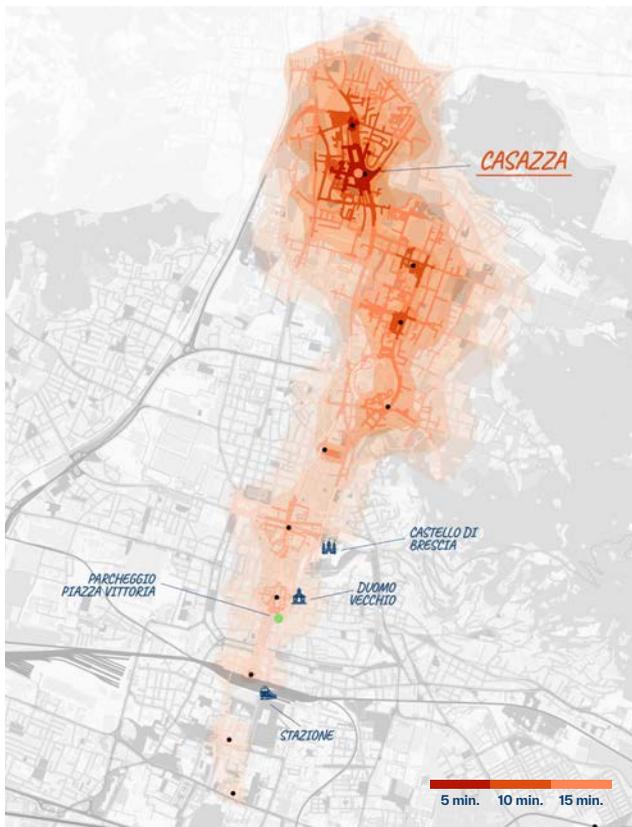
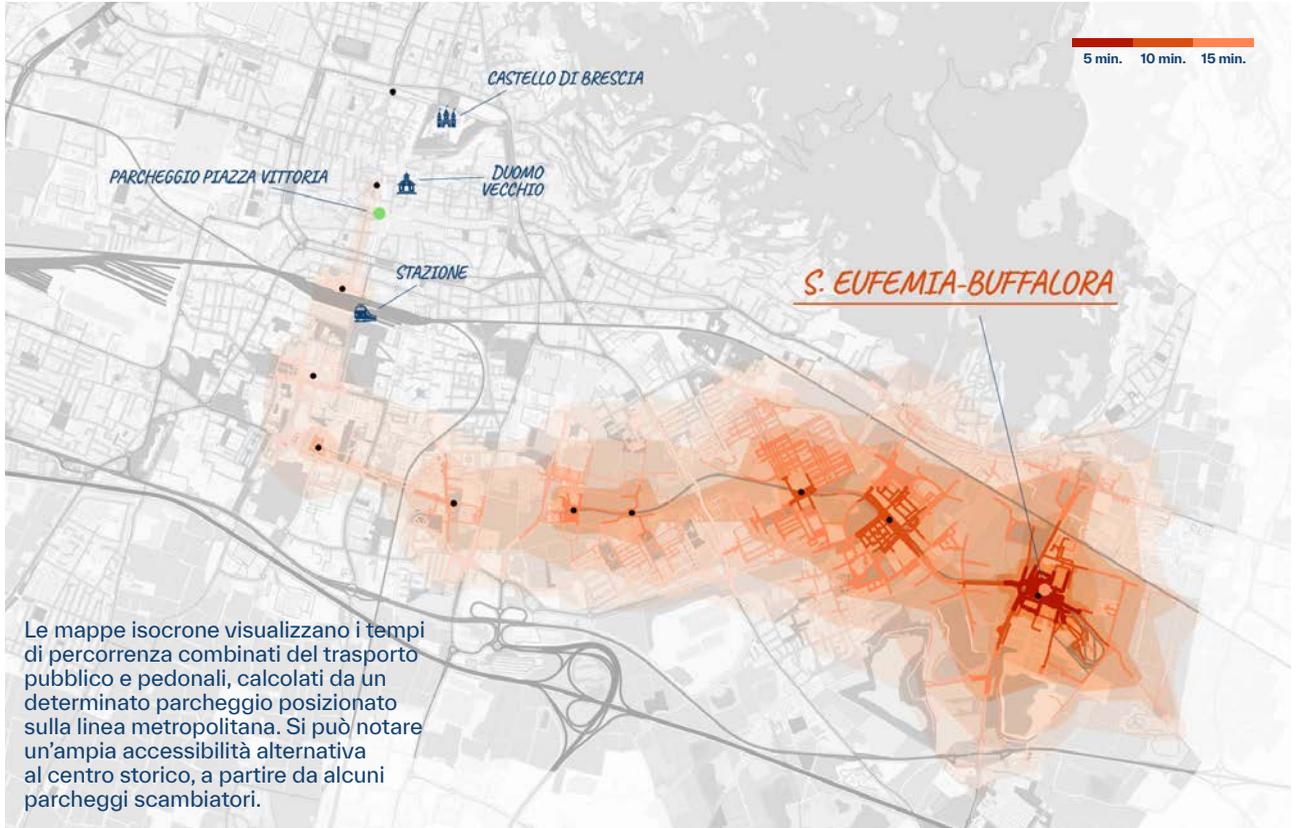
▼ La mappa mostra come dal parcheggio scambiatore Crystal si raggiungano facilmente nel tempo di 10-15 minuti i principali attrattori storici della città, utilizzando la metropolitana.

► I grafici nella pagina a fianco mostrano l'offerta totale di sosta dei parcheggi scambiatori (Crystal, Ospedale sud, Casazza e Sant'Eufemia) e in arancione la loro occupazione, mostrando l'enorme offerta residua durante l'arco delle giornate feriali e festive.



IPOSTIZZANDO DI RISERVARE IL PARCHEGGIO VITTORIA AI SOLI ABBONATI, L'OFFERTA RESIDUA NEI PARCHEGGI SCAMBIATORI LUNGO L'ASSE METROPOLITANO RISULTEREBBE SUFFICIENTE AD ASSORBIRNE LA DOMANDA, SIA NEI GIORNI FERIALE CHE NEL FINE SETTIMANA. A QUESTA SI AGGIUNGE LA CAPACITÀ DEL PARCHEGGIO PREALPINO, NON CONSIDERATA NELL'ANALISI PER MANCANZA DI DATI, MA POTENZIALMENTE IN GRADO DI COPRIRE DA SOLA UNA QUOTA SIGNIFICATIVA DELLA SOSTA OGGI CONCENTRATA NEL CENTRO.





IN FONDO, CHE IL PARCHEGGIO  
VITTORIA SIA APERTO O MENO  
PER LA SOSTA PUBBLICA,  
POCO CAMBIA: I NUMERI  
MOSTRANO CHE NON C'È UNA  
REALE ESIGENZA DI NUOVI  
PARCHEGGI. QUELLO CHE FAREBBE  
DAVVERO LA DIFFERENZA  
SAREBBE ELIMINARE IL  
TRAFFICO CONNESSO ALL'USO  
DEI PARCHEGGI CENTRALI E  
TUTELARE IL CENTRO STORICO,  
RESTITUENDOLO ALLE PERSONE  
PRIMA ANCORA CHE ALLE AUTO.

# Posto libero su strada: aprire lo spazio pubblico alle persone

All'interno del ring del centro storico, la sosta su strada regolamentata da parcometri occupa circa 11.740 metri quadrati: uno spazio pari a oltre tre volte la superficie di Piazza della Loggia. Si tratta di una quota rilevante di suolo pubblico nel cuore della città, oggi prevalentemente destinata alla sosta veicolare, che rappresenta una risorsa preziosa da ripensare.

In quest'ottica, se dovessimo liberare progressivamente spazio oggi occupato dalla sosta su strada in centro, non significherebbe compromettere l'accessibilità, ma restituire posti liberi alla città: liberi per camminare, per il verde, per la logistica urbana e per usi quotidiani. I grafici presentati nei paragrafi seguenti mostrano come questa trasformazione sia già oggi praticabile, grazie alla disponibilità residua nei parcheggi in struttura e nei parcheggi scambiatori presenti a Brescia, aprendo a un uso più efficiente, equilibrato e vivibile dello spazio pubblico.



ANCHE IL PARCHEGGIO VITTORIA POTREBBE DIVENTARE UNA RISORSA, NON PER ATTRARRE NUOVE AUTO, MA PER LIBERARE SPAZIO IN SUPERFICIE: RICOLLOCANDO LA SOSTA SU STRADA AL SUO INTERNO, POTREMMO RESTITUIRE VIE E PIAZZE ALLA VITA URBANA, RIDUCENDO INGOMBRI E RESTITUENDO QUALITÀ ALLO SPAZIO PUBBLICO



**939** Stalli con parcometro



**123** stalli riservati a disabili e Forze dell'Ordine



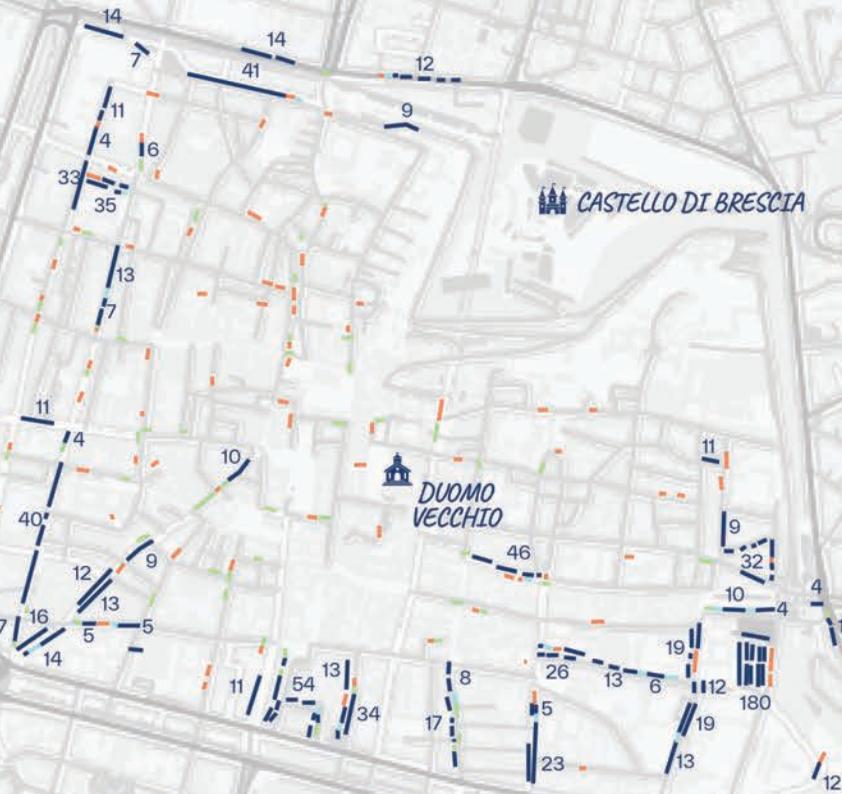
**99** stalli riservati a carico e scarico



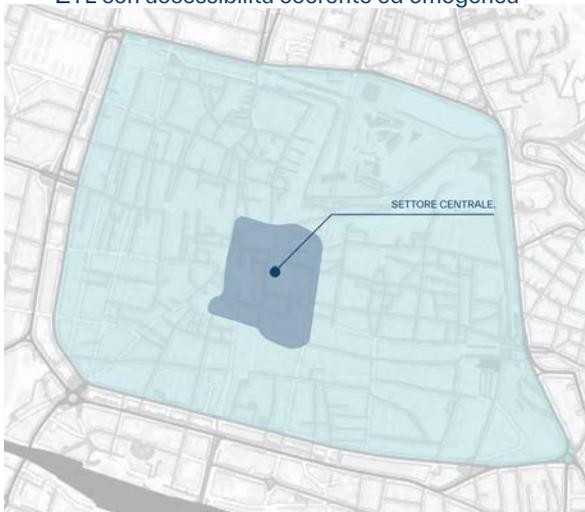
**56** stalli riservati a nettezza urbana

La mappa mostra l'offerta di sosta su strada @Brescia Mobilità

Le mappe in basso invece mostrano a sinistra una possibile estensione della ZTL futura, da considerare per uniformare l'accessibilità al centro storico; mentre a destra lo scenario in cui l'offerta di sosta in parcometro su strada, viene ridestinata ai parcheggi interrati in prossimità del centro storico



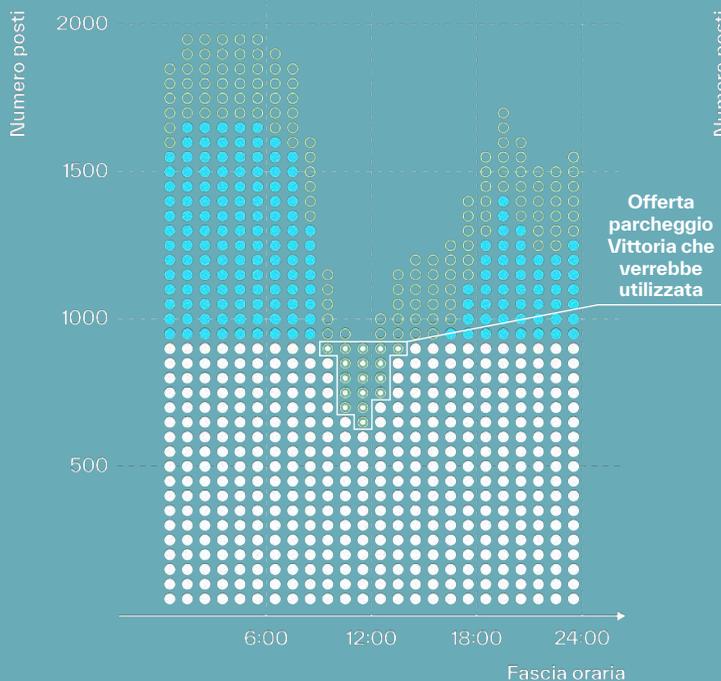
ZTL con accessibilità coerente ed omogenea



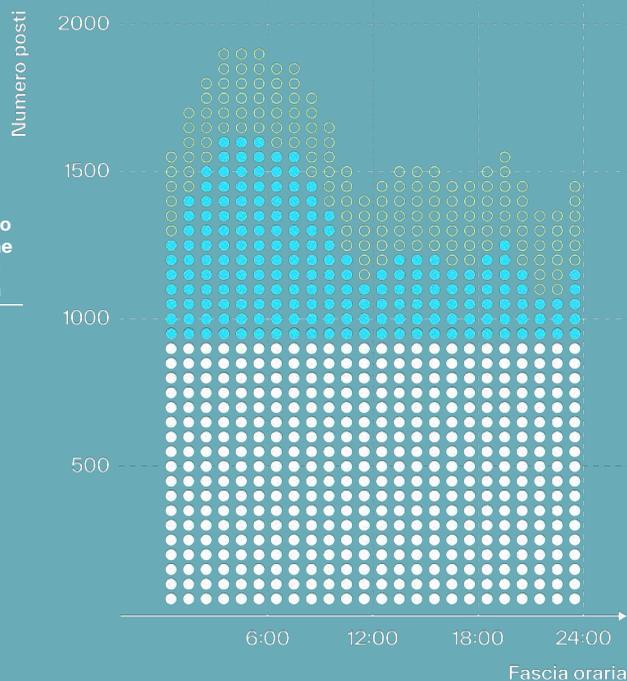
Sosta su strada rimanente solo per disabili e servizi



## SETTIMANA



## WEEKEND



- 1 = 50 posti auto
- Offerta residua parcheggi centrali
- Stalli su strada con parcometro
- Offerta parcheggio Piazza Vittoria

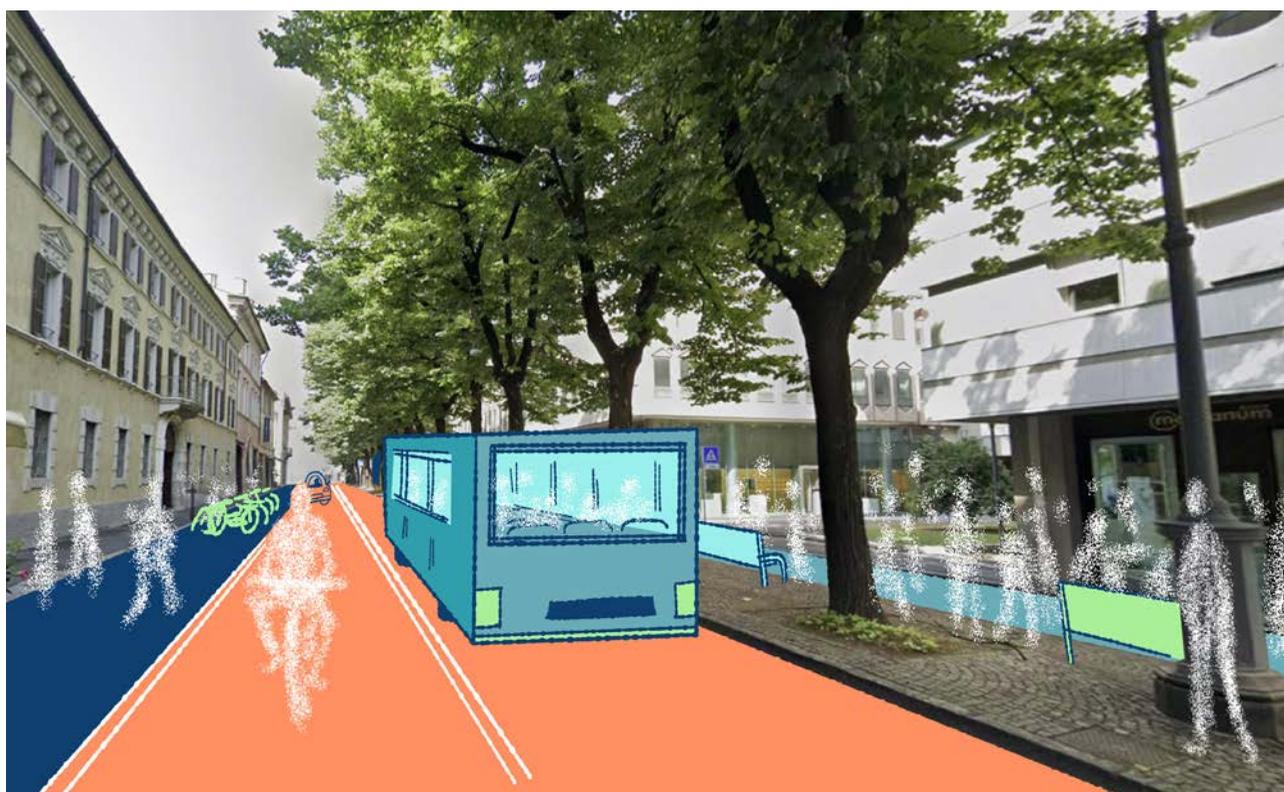
SPOSTANDO LA SOSTA OGGI PRESENTE LUNGO LE STRADE REGOLAMENTATE A PARCOMETRO NEI PARCHEGGI AI MARGINI DEL CENTRO - INCLUSO IL PARCHEGGIO VITTORIA - SI POTREBBE LIBERARE UNA QUOTA SIGNIFICATIVA DI SPAZIO IN SUPERFICIE. MENO AUTO LUNGO I MARCIAPIEDI SIGNIFICA PIÙ SPAZIO PER CAMMINARE, SOSTARE, INCONTRARSI.

◀ I numeri mostrano come l'offerta in parcometro su strada, possa essere ridestinata all'offerta tendenzialmente residua dei parcheggi in prossimità del centro, considerando anche il parcheggio Vittoria nel ragionamento.

▼ L'immagine mostra Viale Gramsci ripensato senza le auto su strada e senza i flussi veicolari causati dall'accesso pubblico al parcheggio Vittoria.

Per valutare la fattibilità di una progressiva eliminazione della sosta su strada, è stato condotto un esercizio di ricollocazione dell'attuale offerta regolamentata all'interno dell'offerta residua dei parcheggi in struttura in prossimità del centro, incluso il parcheggio Vittoria. L'analisi mostra che, sia nei giorni feriali che nei week end, l'intera domanda può essere assorbita entro un raggio di 15 minuti a piedi. Nel week-end, in particolare, ciò sarebbe possibile anche senza il contributo del parcheggio Vittoria.

Strategie di questo tipo permettono di ridurre il traffico generato dalla sosta a rotazione, migliorando la qualità dello spazio pubblico e aprendo la strada a una ZTL più estesa, chiara e coerente. Oggi, infatti, la Zona a Traffico Limitato di Brescia è frammentata in regole e perimetri, generando confusione e facilitando l'ingresso del traffico privato. Un sistema più uniforme e comprensibile favorirebbe l'accessibilità dei residenti e degli autorizzati, semplificando l'esperienza urbana e rafforzando una visione integrata del centro storico.





# Cosa succede in Europa?

## Esempi e casi virtuosi

Per comprendere quali leve possono accompagnare la transizione verso una città più vivibile, abbiamo condotto un'analisi comparativa tra Brescia e quattro città europee simili per dimensioni e popolazione: Ghent, Groningen, Salisburgo e Utrecht. L'obiettivo è stato individuare politiche e strategie capaci di rispondere in modo efficace ai bisogni di chi la città la abita ogni giorno, più che di chi semplicemente la attraversa.

Dai casi analizzati emergono approcci differenti, ma convergenti negli obiettivi: ridurre la congestione, migliorare la qualità dello spazio pubblico e promuovere stili di vita più sani. Tutte le città studiate hanno affrontato il tema della sosta non come semplice questione logistica, ma come leva di trasformazione urbana. Elementi chiave comuni sono l'integrazione tra un piano della sosta ben regolato (con tariffe differenziate e strategie di disincentivo all'uso dell'auto privata in centro) e un piano della circolazione che ne rafforzi l'efficacia.

Park+Ride ben collegati e spesso gratuiti o a basso costo, una rete di mobilità sostenibile accessibile e continua, e un trasporto pubblico efficiente completano il quadro.

Questa lettura consente di riflettere su dove si colloca oggi Brescia all'interno di questo scenario europeo e quali strumenti sono già disponibili per attivare una trasformazione orientata a rendere lo spazio urbano più equo, accessibile e vivibile.

# Cosa succede oggi a Brescia?

A Brescia si rileva una forte coesistenza di politiche orientate sia all'auto che al trasporto pubblico.

La metropolitana di Brescia grazie al suo sistema automatico è un servizio versatile di alta qualità che collega i due capolinea Prealpino e Sant'Eufemia-Buffalora in circa 30 minuti.

Grazie ad un servizio integrato che unisce le 17 stazioni della metropolitana con i parcheggi scambiatori, le linee di bus e il sistema Bicimia, la mobilità di Brescia sembra essere orientata verso politiche di sostenibilità.

Al momento invece la città mostra **un modello ibrido in cui l'accesso dei veicoli privati al centro cittadino rimane relativamente prevalente**. Questo è dovuto ai diversi parcheggi posti in posizioni centrali e all'applicazione parziale delle restrizioni.

La seguente lettura del contesto vuole mettere a confronto le strategie di mobilità e alcuni fattori chiave legati alla pedonalità, per vedere quali buone pratiche potrebbero essere attuate anche sul territorio di Brescia per fare più spazio alla vita urbana condivisa.

Nelle pagine seguenti sono utilizzate le seguenti diciture:

- PT che sta per Trasporto Pubblico.
- P+R che sta per Park & Ride, ovvero identifica un parcheggio vicino ai mezzi pubblici, dove puoi lasciare l'auto e continuare il viaggio senza traffico e stress.

## BRESCIA

### Brescia mostra una struttura di mobilità frammentata, in cui l'accessibilità delle auto al centro storico rimane elevata

**Aree Pedonali:** Brescia dispone di due tipi di aree pedonali, una riservata ai pedoni e l'altra ad accesso privilegiato degli stessi durante le 24H.

**ZTL:** La città ha 3 diverse ZTL all'interno del centro, le diverse caratteristiche e gli orari di attività permettono alle auto di entrare comunque nell'area durante tutto il corso della giornata.

**Strategie di Parcheggio:** I quattro parcheggi di interscambio in prossimità della metropolitana (Prealpino, Poliambulanza, Casazza e Sant'Eufemia Buffalora) incoraggiano i pendolari a parcheggiare l'auto e a utilizzare i mezzi pubblici. Al momento non esistono particolari agevolazioni per l'utilizzo, c'è un ticket valido per un solo viaggio in metro e bus che da diritto al P+R gratuito.

Al tempo stesso, i parcheggi nel centro della città suggeriscono che la riduzione del traffico automobilistico nel centro non è pienamente attuata. I parcheggi centrali forniscono un'alternativa agli utenti dell'auto, riducendo potenzialmente l'incentivo a muoversi con trasporto pubblico.

**Limiti di Velocità:** Brescia ha introdotto limiti di velocità di 30 km/h nel centro storico, rimane il limite di 50 km/h nel resto della città.

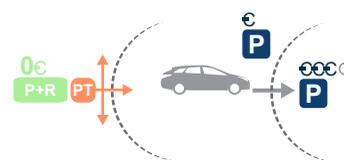
#### Aree Pedonali



#### ZTL: Zone a traffico limitato



#### Strategie di Parcheggio



#### Limiti di velocità



centro storico

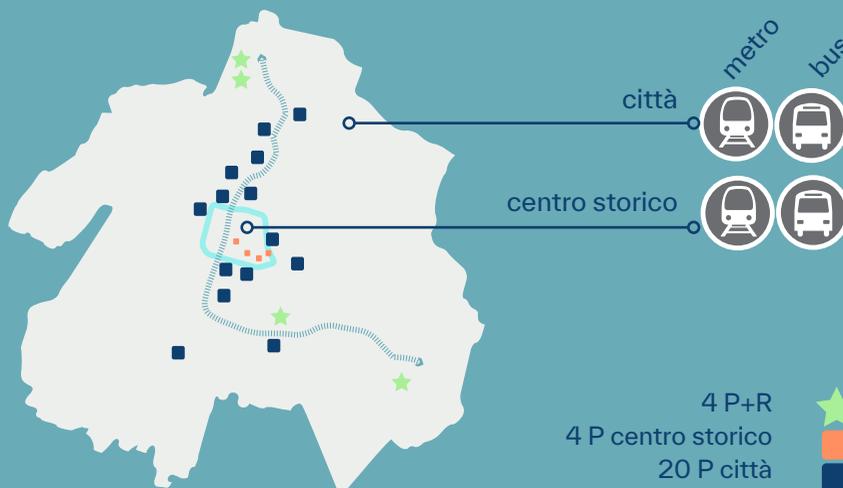


città

#### Ecosistema della mobilità: Il

Trasporto Pubblico di Brescia è costituito da una metropolitana e da una rete di autobus che servono la città e le aree circostanti in modo efficiente.

Gli autobus percorrono 16 linee, mentre la metropolitana ha 17 stazioni e collega i quartieri nord della città a quelli della zona sud-est, passando per il centro storico.



## Ghent è la città ideale per muoversi a piedi, ci vogliono solo 20 minuti per attraversare il centro

Il piano della mobilità del 2017 ha liberato il centro dal traffico di attraversamento, creando un'ampia zona pedonale, introducendo limiti di velocità di 30 km/h e aggiornando il costo dei parcheggi.

**Aree Pedonali:** Tra le 11.00 e le 18.00 le strade sono completamente chiuse al traffico veicolare, alle merci e ai ciclisti.

**ZTL:** Il centro della città è diviso in cinque settori separati, chiusi al traffico veicolare. Chi vuole spostarsi in auto da un settore all'altro non può attraversare il centro città, ma deve prendere la tangenziale. Il trasporto per il carico-scarico è consentito solo in orari specifici.

**Strategie di Parcheggio:** La maggior parte dei Park+Ride (P+R) sono gratuiti, è possibile raggiungere il centro città utilizzando i mezzi pubblici, il bus navetta gratuito o le biciclette condivise. Il centro di Ghent è una zona a basse emissioni. Solo i veicoli che soddisfano i requisiti di ingresso sono ammessi in questa zona. Il parcheggio nel centro storico è a pagamento su base oraria per un massimo di 3 ore.

**Limiti di Velocità:** Dal 2015 il limite di velocità nel centro è di 30 km/h. Nel resto della città ci sono numerose aree in cui gli automobilisti devono limitare la velocità.

## GHENT, Belgio

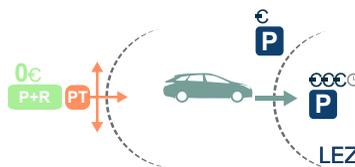
Aree Pedonali



ZTL: Zone a traffico limitato



Strategie di Parcheggio



Limiti di velocità



centro storico



città

### Ecosistema della mobilità:

Ghent sta attuando numerose strategie per ridurre l'inquinamento, migliorare la sicurezza e incentivare la mobilità sostenibile. Per favorire la transizione, la città offre servizi di car e bike sharing, sussidi per la mobilità ecologica e stazioni pubbliche di ricarica situate nel raggio di 500 metri, per promuovere l'uso di veicoli elettrici.



14 P+R   
 1 P centro storico   
 18 P città 

## GRONINGEN, Germania

### Groningen è nota a livello mondiale per le infrastrutture ciclabili e pedonabili

La città ha adottato i programmi Groningen Well on the Way, Multimodal Network Framework e Traffic Lights Policy Plan, per monitorare i percorsi preferenziali e attraverso l'uso di dati, dare priorità agli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici, incentivando la sicurezza e riducendo i tempi di attesa ai semafori.

**Aree Pedonali:** Non è consentito l'accesso a una parte del centro città dalle 12:00 alle 05:00 per auto, furgoni e camion.

**ZTL:** La città sta implementando una ZEZ, che limita l'ingresso di alcuni veicoli commerciali nell'area interna della città tra le 5.00 e mezzanotte, con esenzioni per i veicoli a emissioni zero.

**Strategie di Parcheggio:** Groningen offre diverse soluzioni di parcheggio gratuito nei Park+Ride alla periferia della città.

Per una breve visita è possibile parcheggiare in strada, negli spazi appositamente designati. Nel centro città, la tariffa del parcheggio è di € 4,50 all'ora, la tariffa è in vigore da lunedì a sabato dalle 09:00 alle 24:00, domenica e giorni festivi dalle 12:00 alle 17:00.

**Limiti di Velocità:** Groningen ha limiti di velocità di 30 km/h nel centro città, rimane il limite di 50 km/h nel resto della città.

#### Aree Pedonali



ZTL: Zone a traffico limitato



Strategie di Parcheggio



Limiti di velocità



centro storico



città

#### Ecosistema della mobilità: Il

sistema di trasporto pubblico della città si basa principalmente sugli autobus, che forniscono servizi sia locali che regionali.

La rete di autobus a basso impatto ambientale è estesa e ben pianificata e promuove una facile connettività dell'ultimo miglio, incentivando gli spostamenti a piedi.



5 P+R   
4 P centro storico   
9 P città

## SALISBURGO, Austria

Salisburgo ha una dimensione limitata, molti luoghi sono raggiungibili a piedi. La città incentiva l'uso del Park & Ride tramite biglietti combinati e il trasporto pubblico è ben diffuso

**Aree Pedonali:** Il centro storico di Salisburgo è chiuso al traffico per ridurre il carico ambientale in città. Le zone chiuse al traffico sono accessibili per carico e scarico da lunedì a sabato, dalle 6.00 alle 11.00. Vi sono delle eccezioni per i residenti, accessi per disabili e ospiti degli hotel.

**ZTL:** Da inizio 2025 diverse regioni in Austria hanno realizzato Zone a basse emissioni per i camion. Queste LEZ seguono uno schema nazionale.

**Strategie di Parcheggio:** Il parcheggio è disincentivato nel centro città, ci sono pochi posti auto e tutte le aree di parcheggio sono zone di sosta breve. I Park+Ride fuori dalle porte della città sono bene connessi con autobus e filobus. Il biglietto combinato P+R include il parcheggio e un pass giornaliero per il trasporto pubblico valido per 5 persone al costo di € 15. Circa 1.100 posti P+R sono disponibili anche presso le fermate degli autobus regionali alla periferia della città.

**Limiti di Velocità:** A Salisburgo il limite di velocità è di 30 km/h nel centro città, rimane il limite di 50 km/h nel resto della città.

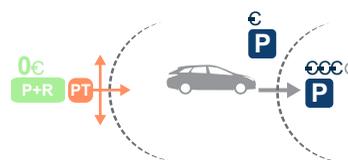
Aree Pedonali



ZTL: Zone a traffico limitato



Strategie di Parcheggio



Limiti di velocità



centro storico

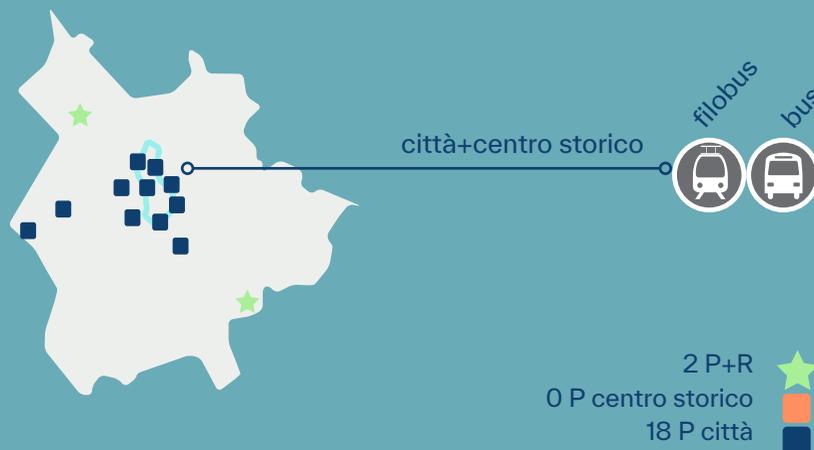


città

### Ecosistema della mobilità:

Salisburgo sta promuovendo la mobilità sostenibile tramite biglietti P+R combinati con pass per il trasporto pubblico.

La città dispone di un efficiente servizio di trasporto urbano che comprende 12 linee di autobus e 12 linee di filobus che si intrecciano tra loro per raggiungere ogni luogo.



## UTRECHT, Olanda

**Il centro di Utrecht è stato liberato dalle auto negli anni '70, rendendo l'area sicura e vivibile e trasformandola in una delle più attrattive del Paese dal punto di vista commerciale**

**Aree Pedonali:** Le strade principali del centro città sono chiuse al traffico veicolare, favorendo la sicurezza dei pedoni. Negli anni l'area pedonale è stata ampliata con l'aggiunta di nuove strade chiuse al traffico. È possibile raggiungere il centro con i mezzi pubblici o in bicicletta. Le consegne ai negozi avvengono nelle prime ore del giorno.

**ZTL:** A Utrecht vige una zona a basse emissioni (LEZ), nota anche come "Milieuzone" o "zona ambientale", che interessa autovetture, furgoni, camion e autobus diesel.

**Strategie di Parcheggio:** A causa del numero limitato di posti e dell'elevata domanda, il parcheggio nel centro di Utrecht è molto costoso, questa politica **disincentiva l'uso dell'auto durante tutta la giornata** (tariffa oraria attiva tra le 07:00 e l'una di notte). La città ha realizzato tre aree Park+Ride ai margini della città, progettate per consentire ai visitatori di parcheggiare l'auto e proseguire il viaggio verso il centro con i mezzi pubblici o la mobilità condivisa.

**Limiti di Velocità:** La città di Utrecht vuole ridurre il limite di velocità da 50 a 30 km/h in circa 150 strade entro il 1° febbraio 2026.

Aree Pedonali



ZTL: Zone a traffico limitato



Strategie di Parcheggio



Limiti di velocità



città

### Ecosistema della mobilità:

Grazie alla Utrecht Central, in zona centrale e alle numerose stazioni suburbane, il centro storico di Utrecht è facilmente raggiungibile in treno.

La rete di trasporto pubblico urbano è composta da 30 linee di autobus e 3 linee di tram, che collegano anche due città satellite e il Parco Scientifico.



4 P+R  
7 P centro storico  
7 P città



## Per cambiare la mobilità e fare spazio alla vita urbana servono politiche integrate e strategie condivise con la comunità

Le quattro città analizzate **Ghent, Groningen, Salisburgo e Utrecht** dimostrano strategie coordinate per favorire la mobilità sostenibile nei centri urbani.

Le strategie attuate dalle diverse città si basano su:

- Piani di pedonalizzazione organici e coerenti,
- Zone a basse o zero emissioni,
- Controlli dinamici degli accessi,
- Regolamenti spaziali a scala di quartiere per dare priorità agli utenti non motorizzati.

Queste città utilizzano l'integrazione multimodale, assicurando transizioni con soluzione di continuità tra gli spostamenti a piedi, il trasporto pubblico e i servizi di mobilità condivisa, rafforzati da politiche a favore della mobilità sostenibile, strategie di tariffazione del parcheggio su strada e da una progettazione del territorio che disincentiva l'uso dell'auto nelle aree centrali.

I loro approcci rivelano che si possono ottenere risultati elevati in termini di mobilità sostenibile e riduzione dell'auto nel contesto urbano storico, attraverso politiche e interventi sistemici che gestiscono la circolazione del traffico, regolano l'accesso dei veicoli e migliorano la permeabilità urbana per i pedoni.

### BRESCIA

90,33 km<sup>2</sup>  
199.949 abitanti  
2.213 ab./km<sup>2</sup>



5 km

### GHENT

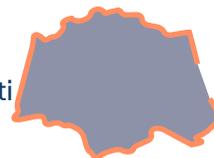
157,77 km<sup>2</sup>  
262.219 abitanti  
1.662 ab./km<sup>2</sup>



5 km

### GRONINGEN

83,69 km<sup>2</sup>  
238.147 abitanti  
2.845 ab./km<sup>2</sup>



5 km

### SALISBURGO

65,67 km<sup>2</sup>  
156.872 abitanti  
2.388 ab./km<sup>2</sup>



5 km

### UTRECHT

99,32 km<sup>2</sup>  
375.161 abitanti  
3.777 ab./km<sup>2</sup>



5 km

LE ESPERIENZE EUROPEE  
MOSTRANO CHE CAMBIARE È  
POSSIBILE: CITTÀ PIÙ VIVIBILI  
NASCONO DA SCELTE CORAGGIOSE.  
NELLE PAGINE CHE SEGUONO  
ABBIAMO RACCOLTO ALCUNE  
AZIONI CHIAVE, APPLICABILI AL  
CONTESTO BRESCIANO E AD ALTRE  
REALTÀ ITALIANE, PER FARE  
SPAZIO A UNA VITA URBANA PIÙ  
LIBERA, VERDE E CONDIVISA.

SCOPRI QUALI SCELTE POSSONO  
DAVVERO LASCIARE POSTO LIBERO  
ALLA CITTÀ CHE VOGLIAMO.

# 1- CREAZIONE DI UN PIANO DI CIRCOLAZIONE ORIENTATO ALLE PERSONE

**Immaginare un centro dove camminare è naturale, semplice, piacevole. Unire le aree pedonali oggi sparse significa dare forma a una città che mette davvero al centro le persone.**

L'espansione e razionalizzazione delle zone pedonali, ora presenti in centro città ma molto discontinue tra di loro, consentirà di vivere lo spazio cittadino in sicurezza, trasformando Brescia in una città sempre più a misura di persone.



## 2- IMPLEMENTAZIONE DI ZTL PER PRESERVARE IL CUORE DELLA CITTÀ

**Un disegno più chiaro e continuo delle Zone a Traffico Limitato restituirà al centro storico la sua bellezza, sottraendolo al traffico e restituendolo alle persone.**

L'espansione a tutto il centro storico della Zona a Traffico Limitato, attualmente separata e diversificata per settori e orari, consentiranno di ridurre l'inquinamento atmosferico e di preservare il centro storico dal traffico di attraversamento e dalla sosta temporanea.

Si potrà valorizzare ulteriormente il cuore della città e lasciare posto ad altri usi pubblici. Le piazze, le strade e i monumenti qui presenti acquisteranno nuovo valore e una migliore qualità.



## 3- VALORIZZAZIONE DEI NODI DI INTERSCAMBIO

**Immaginare di lasciare l'auto ai margini della città e raggiungere il centro in pochi minuti, senza stress, traffico o ricerca di un posto. Questo a Brescia è già possibile.**

Una strategia che includa l'adozione del biglietto collettivo fortemente scontato per chi usa in gruppo il P+R e tariffa notturna agevolata (tipo biglietto unico per tutta la sera), potrebbero incrementare l'utilizzo dei parcheggi scambiatori e del sistema metropolitano esistente.

L'uso dei P+R situati nelle vicinanze della metropolitana e dei parcheggi in struttura appena fuori dal centro città, potrebbe essere incentivato attraverso un aumento della tariffa oraria dell'offerta di parcheggio su strada e in prossimità del centro, come avviene in altre città europee.



## 4- SERVIZIO PUBBLICO PER FACILITARE LA MOBILITÀ E LA FRUIBILITÀ DEGLI SPAZI PEDONALI

**Dove oggi sostano veicoli, domani potranno muoversi autobus leggeri, navette flessibili, servizi condivisi e su richiesta, capaci di avvicinare ogni angolo del centro a chi lo vive. Una mobilità pensata per chi ha più difficoltà a spostarsi.**

Liberando lo spazio occupato dalle numerose auto presenti nel centro storico sarà possibile creare più servizi di trasporto pubblico per facilitare la fruibilità degli spazi pedonali da parte di tutte e tutti.

Le persone saranno al centro delle strategie della nuova mobilità pubblica, condivisa, flessibile o on-demand, che potrà essere al servizio di tutte e tutti i cittadini, dando priorità ai più vulnerabili.



POSTO LIBERO È UN PROGETTO CHE  
PROPONE UNA RIFLESSIONE SUL  
RUOLO DELLA SOSTA NEGLI SPAZI  
URBANI CENTRALI, PARTENDO  
DALLA CONSAPEVOLEZZA CHE  
LE SCELTE DI MOBILITÀ SONO  
FORTEMENTE INFLUENZATE  
DALL'OFFERTA DISPONIBILE.  
NUMEROSI STUDI DIMOSTRANO  
CHE POLITICHE MIRATE - IN  
PARTICOLARE NEI CENTRI STORICI  
- POSSONO RIDURRE LA DOMANDA  
INDOTTA DI MOBILITÀ VEICOLARE,  
CONTRIBUENDO A DIMINUIRE  
TRAFFICO E CONGESTIONE.

È IL FENOMENO  
DELL'“EVAPORAZIONE DEL  
TRAFFICO”: QUANDO CAMBIA  
L'ACCESSIBILITÀ, UNA PARTE  
DEGLI SPOSTAMENTI SI  
RICONVERTE VERSO MODALITÀ  
PIÙ SOSTENIBILI, COME IL  
TRASPORTO PUBBLICO O LA  
MOBILITÀ ATTIVA. RIPENSARE  
LA SOSTA, DUNQUE, DIVENTA  
UN'OPPORTUNITÀ PER  
RIDISEGNARE LA CITTÀ A  
MISURA DI PERSONE.



**mobilità in città**  
FONDAZIONE