

PAGLIA
&
ASSOCIATI



COMPETENZA E
PROFESSIONALITA'
DAL 1987

Paglia & Associati s.a.s. – Via Ottava Società Case 8/10 – 16153 Genova P.IVA 01558720999 – www.pagliaeassociati.it

I PARCHEGGI A ROTAZIONE
Come stimarli e come valutarne l'opportunità realizzativa

I PARCHEGGI A ROTAZIONE [coperti, scoperti]

I parcheggi a rotazione consistono in tutti i posti auto, essenzialmente gestiti a favore di soggetti privati, collocati nei centri cittadini e/o in prossimità di importanti attrazioni [stadio, centri commerciali, spazi ludici ecc...].

Di regola consistono in stalli coperti o scoperti usufruibili a pagamento. I parcheggi a rotazione consentono quindi il facile accesso a zone o a immobili a vocazione pubblica collocati in contesti congestionati dal traffico.

La validità dell'operazione immobiliare si protrae sino al perdurare della necessità di parcheggio. Il venir meno del centro commerciale e /o dell'attrazione pubblica esistente riduce notevolmente se non addirittura cancella la potenzialità annessa al parcheggio.

La principale differenza che intercorre tra i parcheggi a rotazione e i parcheggi di interscambio risiede nella sicurezza o nell'aleatorietà dell'indice di occupazione del parcheggio.

Tale indice corrisponde al rapporto tra il numero delle ore di sosta effettivamente vendute [o stimate come tali] e quelle vendibili nel caso teorico di massima utilizzazione dell'impianto.

I parcheggi di interscambio sviluppano la loro potenzialità grazie al grado di attrazione sviluppato del centro cittadino.

Ragionevolmente, si può pensare che una città di medie o grandi dimensioni sarà

sempre in grado di produrre percentuali di attrazione consistenti. I parcheggi di interscambio benché nati in simbiosi del terminal di comunicazione esistente [stazione ferroviaria, aeroporto, terminal autobus ecc...] tendono a garantire la presunta redditività per periodi estesi oltre la normale durata del mutuo di credito ad essi correlato.

I parcheggi a rotazione sviluppano la loro potenzialità in ragione dell'ubicazione territoriale [location] e delle attività commerciali, terziarie e/o produttive ad essi funzionali.

Rispetto ai parcheggi di interscambio sviluppano il loro indice di occupazione in ragione di turnazioni mediamente più brevi.

In questo contesto l'indice di occupazione che caratterizza i parcheggi a rotazione risulta fortemente influenzato dalla dimensione stessa del parcheggio.

In altre parole, al fine di favorire un indice di occupazione soddisfacente, in fase di progettazione e rating si tende a sviluppare filiere realizzative leggermente sottodimensionate rispetto alle reali aspettative del contesto.

Nel tempo, il parcheggio a rotazione può, rispetto a quello di interscambio, subire la realizzazione di nuove infrastrutture capaci di offrire surrogati o prodotti incidenti in senso negativo sulla redditività del medesimo cespite [realizzazione di un nuovo parcheggio nell'ambito della stessa LdS].

Per converso, in termini immobiliari, va osservata la quasi esclusiva onerosità dei posti a rotazione a fronte di una possibile gratuità dei posti ad interscambio.

Sommariamente le differenze tra le due tipologie possono essere:

PARCHEGGI di INTERSCAMBIO	PARCHEGGI a ROTAZIONE
Dimensioni più estese	Dimensioni più contenute
Collocazione in contesti marginali al centro	Collocazione in contesti centrali e/o premianti
Realizzazione prevalentemente pubblica	Realizzazione privata e/o pubblica
Fruibilità gratuita e/o onerosa	Fruibilità prevalentemente onerosa
Strutture prevalentemente in superficie	Strutture prevalentemente nel sottosuolo
Necessità di realizzare un numero di stalli superiore alle reali necessità	Possibilità di realizzare un numero di stalli inferiore alla fruizione prevista
Simbiosi con il terminal pubblico adiacente	Simbiosi con il grado di attrattività del centro
Redditività (se esistente) connessa a numeri più vasti e ad un indice di occupazione più contratto	Redditività connessa a numeri più piccoli, ma ad un indice di occupazione sensibilmente più elevato

Elaborazione Paglia & Associati s.a.s.

I posti a rotazione risultano indissolubilmente connessi alla potenzialità economica e commerciale del contesto circostante al parcheggio. La *location* dell'autosilo diviene quindi fondamentale.

Per realizzare un parcheggio a rotazione capace di esprimere una redditività soddisfacente occorre sviluppare un attento rating imperniato sul corretto dimensionamento della possibile clientela.

Nel rimandare al nostro libro “ *La stima dei parcheggi e degli autosilo*” EPC Libri

per lo studio di questo percorso, in questo contesto preme evidenziare la possibilità, del tutto non trascurabile, di poter calibrare in fase di progettazione costi e dimensioni prudenziali.

Essenzialmente le principali caratteristiche dei parcheggi a rotazione sono:

PARCHEGGI a ROTAZIONE: si tratta di tutti i posti auto, essenzialmente gestiti a favore di soggetti privati, collocati nei centri cittadini e/o in prossimità di importanti attrazioni (stadio, centri commerciali, spazi ludici ecc...). Possono essere gratuiti oppure onerosi

PRINCIPALI VANTAGGI:

Costi di realizzazione assai contenuti: tra tutte le tipologie costruttive il posto auto è la costruzione che necessita di minor investimento.

Costi gestionali e manutentivi assai contenuti: rispetto ad altre gestioni, il posto auto collettivo, sia esso a rotazione o di interscambio, prevede costi gestionali assai contenuti. Parimenti, in ragione dello specifico livello di rifinitura, risultano assolutamente contenuti anche i costi manutentivi

Dimensionamento correlato alla «Location»: in fase progettuale esiste la possibilità di calmierare il dimensionamento e i costi di realizzazione in ragione della specifica potenzialità d'utilizzo.

Prezzi di fruizione variabili: il prezzo risulta funzione del grado di fruizione del parcheggio. La gestione consente di affiancare alla pura rotazione anche forme di abbonamento e/o convenzione

Elaborazione Paglia & Associati s.a.s.

La domanda di sosta può essere definita come la quantità di sedime destinato alla sosta che verrebbe utilizzata in una determinata ora, in una certa area e ad un prezzo prestabilito qualora la disponibilità fosse illimitata.

In altre parole, occorre richiamare il già accennato **Indice di occupazione**, ovvero il rapporto intercorrente tra il numero delle ore di sosta effettivamente vendute e

quelle vendibili nel caso teorico di massima utilizzazione dell'impianto.

Il presupposto sopra evidenziato trova applicazione anche per tutti i parcheggi ad uso gratuito, in quanto, rispetto ad una determinata disponibilità superficiaria, la domanda di sosta esiste indipendentemente dal costo orario applicata alla medesima.

La domanda di sosta in ragione dello spazio effettivamente disponibile può risultare interamente o solo parzialmente soddisfatta.

I fattori che influenzano la sosta e il gradimento per un parcheggio a rotazione sono essenzialmente i seguenti:

- ✓ Location
- ✓ Costo [orario o giornaliero]
- ✓ Disponibilità gratuita di parcheggi [nella stessa zona]
- ✓ Indice di motorizzazione
- ✓ Bacino di riferimento
- ✓ Propensione al consumo e all'investimento
- ✓ Costo del trasporto pubblico
- ✓ Qualità del trasporto pubblico
- ✓ Competitività temporale del trasporto pubblico
- ✓ Congestione del traffico
- ✓ Costo del carburante
- ✓ Salubrità delinquenziale della zona
- ✓ Altri fattori specifici del contesto comunale, ecc...

La domanda di sosta segue cicli temporali che tendono a ripetersi entro intervalli di tempo abbastanza regolari. Ad esempio, un parcheggio a rotazione può essere interessato a turnazioni quotidiane [contesto vicino al centro], con picchi settimanali [vicinanza dello stadio] o addirittura soggetto a picchi e variazioni profonde nell'arco della medesima giornata.

La fruibilità del parcheggio è poi soggetta a importanti variazioni in funzione della specifica utenza interessata [bacino e tipologia di riferimento].

Ad esempio, tornando al parcheggio a rotazione di cui sopra, si può affermare che, di regola, i pendolari hanno l'esigenza di una sosta di lungo periodo [intera giornata] e pertanto risultano particolarmente sensibili alle tariffe imposte. Nell'ambito del medesimo parcheggio, i consumatori interessati agli acquisti nei negozi limitrofi al parcheggio, risultano meno sensibili al piano tariffario in quanto portatori di soste di breve e medio periodo.

In termini generali, si può comunque affermare che il principale fattore che incide sulla fruibilità o sull'acquisto di un posto macchina è senza alcun dubbio la **location**.

Accanto a questa, la disponibilità, a titolo gratuito, di posti auto valutati qualitativamente efficaci.

Il concetto di **location**, associato in primo luogo alla collocazione geografica del parcheggio, si sviluppa in direzione del legame che può intercorrere tra l'utente del parcheggio, i suoi desiderata e la distanza che intercorre tra il punto di partenza dell'utente e il parcheggio medesimo.

In altre parole, possiamo affermare che la potenzialità di un parcheggio risulta essenzialmente connessa alla distanza che intercorre tra il centro degli affari del possibile utente e il sedime medesimo.

Su tale aspetto, incidono, poi, fortemente i possibili limiti fisici esistenti [fiume o ferrovia da attraversare], la qualità del percorso di avvicinamento [salita, discesa, illuminazione, protezione mediante porticati esistenti], gli orari di avvicinamento ecc...

L'esistenza di possibili limiti fisici deve essere studiata e approfondita in modo molto puntuale.

La percorribilità verso l'autosilo o verso il costruendo parcheggio, se ostruita da importanti limiti architettonici e/o ambientali può inibire o ridurre sensibilmente la porzione di persone potenzialmente interessate all'acquisto o alla fruizione del prodotto.

A titolo esemplificativo, si può tranquillamente affermare come il bacino di riferimento interessato all'acquisto di posti auto residenziali corrisponda, di regola, alla popolazione domiciliata nell'ambito dei trecento metri di distanza dal sito ove sorgerà il parcheggio.

Se su tale distanza grava il passaggio, ad esempio, di una ferrovia, in assenza di sopra o sottopassaggi, tutta la popolazione residente oltre la strada ferrata non sarà più potenzialmente interessata all'acquisto.



La figura sopra riportata evidenzia in modo chiaro l'esistenza di possibili limiti fisici connessi alla location del costruendo autosilo.

Esaminati i possibili limiti fisici, capaci di contrarre notevolmente il bacino di riferimento, l'attenzione deve spostarsi sulla disamina della tipologia di utenza potenzialmente interessata all'acquisto o alla fruizione del parcheggio.

Come già accennato, in questo specifico contesto, interviene come massima riflessione la distanza che intercorre tra il centro di interesse dell'utente e il sito dell'ipotizzato parcheggio.

Il libro da noi pubblicato espone precipue tabelle di connessione tra distanza dei diversi servizi e appetibilità del parcheggio a rotazione.

A titolo indicativo possiamo comunque affermare che le distanze di gradimento tendono comunque a variare in ragione, ad esempio, delle sotto indicate caratteristiche:

- **acquisto o semplice fruizione del parcheggio** [in caso di acquisto si valuta anche la percorribilità a pieno carico – ad esempio con valige al seguito – oppure si valuta la percorrenza con tempo inclemente. Viceversa, in caso di fruizione occasionale, la distanza massima tende ad aumentare in ragione dello sforzo “*una tantum*”]
- **numero complessivo dei posti auto disponibili** [in caso di assoluta mancanza di posti auto, la distanza tende a dilatarsi]
- **costo della fruizione o dell’acquisto del posto auto** [soprattutto in termini di acquisto, la percezione di un possibile “affare” o di un prezzo particolarmente vantaggioso può aumentare considerevolmente la distanza percorribile]
- **grado di sicurezza sociale esistente** [in caso di poca sicurezza la distanza percorribile per raggiungere l’autovettura tende ad aumentare]

Come già accennato in principio di discussione, il **primo tassello del processo di rating** consiste nell’individuare, quantitativamente, il più probabile numero di utenza residente e/o operante nell’ambito della corona con raggio eguale a 300 metri.

Nell’ambito dell’osservazione in corso occorre verificare con assoluta precisione se nell’ambito del diametro di 600 metri in osservazione esistono:



In assenza di possibili criticità, come ad esempio l’esistenza di un congruo numero di posti auto privati o l’esistenza di un autosilo collocato all’interno della corona tracciata [vedi a titolo esemplificativo parcheggio scoperto della foto], la verifica sopra impostata deve assumere una dimensione numerica.

In altre parole, occorre quantificare il numero di persone probabilmente residenti e/o operanti nella sfera di interesse esaminata. Accanto a tale dato, occorre individuare anche il più probabile numero di autovetture circolanti sul medesimo territorio.

La ricerca diviene capillare. Le campionature in loco dovranno esaminare la qualità del tessuto urbanistico, il numero di unità immobiliari presenti in ogni palazzo, la

destinazione d'uso delle predette unità immobiliari.

L'esattezza del risultato è funzione diretta dell'accuratezza con cui viene sviluppata la ricerca sopra ipotizzata.

La procedura di rating che concerne la realizzazione dei parcheggi a rotazione è una delle più complesse in oggi esistenti.

La necessità di percepire il numero massimo di stalli realizzabili [o piani dell'autosilo] spinge l'investitore immobiliare ad analizzare molto accuratamente il mercato di riferimento.

Il tutto in ragione della fruibilità attuale, ma anche e soprattutto in ragione di una disamina prospettica sui successivi venti anni.

Si tratta di un percorso molto dettagliato che per complessità totale NON può essere riportato nelle poche pagine della presente brochure. Tuttavia, il percorso di cui sopra risulta fondamentale anche e soprattutto per individuare anche il prezzo o costo della permanenza sullo stallo.

In questo senso esiste un equilibrio fondamentale tra location, distanza dalle attrazioni e/o destinazioni d'uso e il prezzo orario della permanenza.

Nello specifico trattasi quindi di valutare accuratamente l'elasticità comportamentale della domanda [vedi nostra precedente brochure]

La nostra società da oltre trent'anni interviene nelle filiere estimative in esame per determinare con assoluta precisione ogni dettaglio valutativo.

Il nostro team di professionisti rimane a disposizione per qualsiasi approfondimento in merito.

[Parimenti disponibile il master formativo sull'argomento.](#)

www.pagliaeassociati.it

telefono 0106512078

cellulare 3398588871 –

3713700396

La competenza in materia estimativa è cosa assai rara, specie se rivolgiamo la nostra attenzione ad immobili non comuni, di grandi dimensioni e/o con destinazioni d'uso assai particolari.

La necessità primaria di qualsiasi imprenditore e/o operatore immobiliare è quella di individuare con esattezza **il più probabile valore del bene** oggetto di intervento modifica o trattativa.

Le caratteristiche del bene, le condizioni di possibile oligopolio o monopolio bilaterale, la straordinarietà del bene, la particolare destinazione del medesimo [scuola, ospedale, caserma, industria ecc.], l'eccessiva estensione dello stesso o anche la probabile unicità del bene [teatro, cinema, ex chiesa, locali riccamente decorati] impongono **severe riflessioni e metodologie accurate di stima**.

L'assenza della **dovuta professionalità** potrebbe portare ad errate valutazioni e a profitti più contratti.

Il servizio di **Stima & Valutazioni** è una iniziativa finalizzata al supporto gestionale della piccola e media impresa e dell'Ente pubblico nato dalla collaborazione tra i principali esperti del settore [autori di oltre 9.000 pagine di dottrina immobiliare] e la Società **PAGLIA & ASSOCIATI**

Il servizio si propone di affiancare l'impresa o l'Ente Pubblico nello sviluppo di tutte le iniziative concernenti stime, perizie, valutazioni e giudizi di congruità

Negli ultimi anni abbiamo affiancato gli enti pubblici e le società private intervenendo con stime immobiliari e valutazioni in merito di: scuole, ospedali, aree industriali dismesse, aree edificabili [analisi di tutte le aree edificabili del comune ai fini IMU], reliquati stradali, teatri storici e moderni, sale cinematografiche, autosilo, parcheggi a rotazione, distributori di carburante ecc...

AEQUA ROMA Servizi per le entrate di Roma Capitale
AFOR Formazione, Milano
AGORA' Ricerca e Formazione, Milano
ASSET e PROPERTY MANAGEMENT S.r.l., Parma
ASSOCIAZIONE COMUNI BRESCIANI, Brescia
ATA S.p.a. Azienda Multiservizi, Savona
AZIENDA OSPEDALIERA "SANTA CORONA", Savona
AZIENDA OSPEDALIERO UNIVERSITARIA, Ferrara
AZIENDA SANITARIA di MASSA e CARRARA,
AZIENZA SANITARIA di VERCELLI,
AZIENDA SANITARIA di TORINO 5,
AZIENDA SANITARIA "USL2Umbria", Terni
BANCA CARIGE
BANCA DI ROMA
BELLUNO TECNOLOGIA, Belluno
CMCI S.c.a r.l., Genova
CENTRO STUDI BELLUNESE, Belluno
CONFSERVIZI - CISPEL - LAZIO, Roma
COLLEGIO DEI GEOMETRI di GENOVA, Genova
COLLEGIO DEI GEOMETRI di SAVONA, Savona
COMUNE DI AGRATE BRIANZA, Monza Brianza
COMUNE DI AREZZO, Arezzo
COMUNE DI BASSANO DEL GRAPPA, Vicenza
COMUNE DI BASTIA UMBRA, Perugia
COMUNE DI BERGAMO, Bergamo
COMUNE DI CARRARA, Carrara
COMUNE DI CASALE MONFERRATO, Alessandria
COMUNE DI CASTAGNETO CARDUCCI, Livorno
COMUNE DI CHIERI, Torino

COMUNE DI CUNEO, Cuneo
COMUNE DI EMPOLI, Firenze
COMUNE DI FINALE LIGURE, Finale Ligure
COMUNE DI GARDONE RIVIERA, Brescia
COMUNE DI MASSA, Massa
COMUNE DI MELEGNANO, Milano
COMUNE DI NOVI LIGURE, Alessandria
COMUNE DI PERUGIA, Perugia
COMUNE DI PESCHIERA BORROMEO, Milano
COMUNE DI PRATO, Prato
COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO, Livorno
COMUNE DI SANREMO, Sanremo
COMUNE DI SESTO SAN GIOVANNI, Milano
COMUNE DI SIENA, Siena
COMUNE DI TREVISO, Treviso
COMUNE DI VADO LIGURE, Savona
COMUNE DI VIGEVANO, Pavia
CONFCOMMERCIO, Pisa
CONFCOMMERCIO, Lecce
C.S.B. Centro Studi Bellunese, Belluno
D'APPOLONIA S.p.a., Genova
ECOUTILITY COMPANY, Parma
FIMAA, Lecce
FONDAZIONE NAPOLEONE LOMELLINI, Genova
FRATELLI DE CIAN s.p.a., Belluno
INSIEL Informatica, Trieste
INVA Informatica Valle D'Aosta, Aosta
ISFOR 2000 Istituto Superiore di Formazione, Brescia
KIWA CERMET, Bologna

OSSERVATORIO LIGURE di STUDI TECNICI, Genova
PARCHI NICOLO' s.r.l., Genova
PROGETTO DIFESA, Unione Consulenza Forense, Monza
PROVINCIA DI ALESSANDRIA, Alessandria
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO, Bolzano
PROVINCIA DI LATINA, Latina
REGIONE VENETO, Venezia
RIMit, Rete Immobiliare Italiana
RINA 1861 Registro Navale Italiano, Istituto di certificazione
SAN MARCO S.p.a. riscossione tributi, Segrate, Milano
SAT Servizi Ambientali Territoriali, Vado Ligure, Savona
SINCO Sistemi e Ingegneria, Genova
UNIONE INDUSTRIALI SAVONA, Savona
VALORE REALE Sgr, Milano

Clienti istituzionali
Ultimo periodo



Paglia & Associati s.a.s. – Via Ottava Società Case 8/10 – 16153 Genova