

INTERVENTO CHIUSURA MOBILITY REPORT

Antonio Di Donna
Presidente AIPARK

Nel ringraziare tutti i partecipanti alla Tavola Rotonda e tutti gli intervenuti al dibattito, cercherò di illustrare alcune proposte che, come AIPARK (in collaborazione con ASSTRA per i punti che richiedono integrazione e sinergie) porteremo avanti nella gestione dei rapporti con il Governo e le Amministrazioni locali.

Come evidenziato dai relatori, sono necessari interventi urgenti e strutturati per garantire il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento e del surriscaldamento del pianeta previsti dagli accordi internazionali. Parallelamente dobbiamo risposte concrete ai cittadini in merito a tempi di percorrenza casa/lavoro, facilità di accesso alle zone commerciali, tempi persi nella ricerca del parcheggio, ecc.

Abbiamo visto che l'ambito della mobilità e sosta deve riorganizzarsi per dare risposte concrete a tali richieste e per fare questo ha bisogno di importanti investimenti.

In attesa di strategie che possano portare a tali interventi strutturali (sia nel comparto trasporti che della sosta) crediamo sia possibile avviare un percorso virtuoso per intraprendere, nel frattempo e con risorse già disponibili o recuperabili da una politica di gestione dei suddetti comparti, la strada di un cambiamento graduale dell'attuale stato di cose:

- la redazione dei Piani di Mobilità Sostenibile, così come previsto dalle norme emanate dal Governo nel 2017 (D.L. 257/2016) sulla base del piano strategico emanato nel 2014 dalla *Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti* della Commissione Europea, sono il primo passo verso la individuazione degli interventi utili a supportare la nuova mobilità. Per essere efficaci essi devono essere supportati da scelte strategiche che liberino gli spazi per la nuova mobilità (non potremo mai avere nuova mobilità se gli spazi sono già occupati da auto in sosta). In tale ambito, come evidenziato dai documenti predisposti dai relatori, è centrale il ruolo della sosta per fornire un contributo concreto ai progetti di mobilità.
- Parallelamente dobbiamo intervenire sui controlli per rendere equa l'applicazione delle sanzioni, soprattutto intervenendo sui comportamenti perseguiti dalle norme del Codice della Strada: oggi il numero ristretto di operatori delle Polizie Municipali (ed il loro impegno su settori sempre più vasti) non garantisce i controlli necessari a reprimere la sosta irregolare. Oggi è più colpito il non pagamento della sosta all'interno degli spazi a ciò destinati rispetto alla sosta in doppia fila, in divieto di sosta, ecc. AIPARK ed ASSTRA stanno portando avanti una proposta di legge che ampli i poteri degli ausiliari della sosta e del trasporto.
- L'attuazione graduale degli interventi individuati nei PUMS darà come risultato una migliore offerta di servizi (i più facili e meno bisognosi di risorse sono probabilmente quelli di una ripartizione modale degli spostamenti). Tali primi obiettivi si potranno raggiungere solo con un'offerta integrata mobilità/sosta che offra concreti vantaggi all'utenza in termini di tempi di percorrenza, facilità d'uso, comodità del servizio: quindi parcheggi di scambio, aumento della offerta di trasporto pubblico, spazi riservati alla mobilità alternativa. Riteniamo che -

se saremo in grado di attuare tali strategie - non sarà il costo l'elemento condizionante la scelta da parte degli utenti. Così come già avviene in altri paesi ed altre realtà estere paragonabili come dimensioni e caratteristiche a quelle italiane.

- La liberazione degli spazi ed i maggiori controlli avranno come ricaduta l'aumento della velocità media di percorrenza del trasporto pubblico con il risultato di rendere più efficiente tale comparto: a parità di risorse, si potrà ottenere un aumento della offerta o economie che permetteranno di conseguenza investimenti per la nuova mobilità
- Interventi come l'individuazione di spazi di sosta e politiche tariffarie differenziate per le varie categorie di utenti (residenti, lavoratori, visitatori, carico e scarico), limiti nella durata della sosta in alcune aree di particolare pregio o di specifico utilizzo e la leva tariffaria sono da una parte la risposta alla richiesta di sosta e dall'altra rappresentano la corretta gestione dello spazio pubblico che deve contribuire ad offrire soluzioni adeguate ad un miglioramento della sostenibilità dell'ambiente e della vita all'interno delle nostre città

Tutti questi interventi possono partire oggi stesso con fabbisogni finanziari limitati, non abbiamo più tempo di aspettare decisioni che influenzano quotidianamente la vita dei cittadini ed il lavoro di tutti gli addetti dei settori trasporto e sosta. Dobbiamo dare risposte urgenti.

Come AIPARK abbiamo in fase di redazione un nuovo Report sul comparto sosta in Italia che finiremo nell'arco di circa un anno e sarà pronto per il prossimo PDays che abbiamo in fase di organizzazione per maggio del 2020. Il lavoro, che vedrà coinvolti ISFORT e La Sapienza Università di Roma, certamente sarà in grado di fornire informazioni utili alla predisposizione dei piani di intervento e delle strategie per il futuro.

È nei nostri programmi organizzare un Convegno per illustrare tale lavoro. Vi terremo informati sui tempi e modi con cui il lavoro sarà presentato. Seguiteci sul nostro sito.

Gli stessi temi sviluppati nel presente Convegno saranno al centro del Congresso EPA che si terrà a Malaga a settembre di quest'anno a cui Vi invitiamo a partecipare perché sarà una vetrina delle soluzioni che si stanno attuando in tutta Europa nel mondo della mobilità e della sosta.