LETTERA APERTA AL GOVERNO E AI SINDACI

Roma, 21 aprile 2020

Oggetto: **COVID 19 - Proposte e richieste urgenti - Crisi del settore Sosta e Mobilità Urbana.**

Facendo seguito alla nostra del 30 marzo u.s., pubblicata anche sul sito www.aipark.org, ricordiamo che AIPARK - Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità rappresenta i più importanti operatori del settore a livello nazionale, pubblici e privati, professionalmente competenti nella gestione dei parcheggi in struttura e della sosta tariffata su strada, nonché i fornitori della filiera, e opera nelle principali città italiane, grandi, medie e piccole in tutto il territorio nazionale.

In nome e per conto dei nostri associati rappresentiamo quanto segue.
E' il momento di attivare una proposta operativa *per affrontare l'enorme impegno che attende il Paese e il sistema della mobilità per una corretta ripresa, specialmente nelle aree urbane.*

LE SFIDE DA AFFRONTARE
Quali sono le sfide da affrontare nell'immediato e nel prossimo futuro per il settore della mobilità urbana in Italia?
La mobilità urbana post-Covid, considerando le diffuse valutazioni e ricerche, sarà caratterizzata da un uso maggiore - inevitabile - della mobilità privata. La causa principale sarà la condivisibile paura della possibilità di contrarre il coronavirus su mezzi condivisi e chiusi (mancanza del distanziamento sociale e dubbi sulla effettiva sanificazione). Questo ci porta a valutare una consistente riduzione, per gli stessi motivi, sia nell'uso del trasporto pubblico (anche per la conseguente ridotta capacità portante) sia per le altre forme della mobilità condivisa (car sharing e taxi). Proseguendo questo ragionamento si può prevedere la necessità di reimpostare l'organizzazione del sistema della mobilità urbana rispetto alle previsioni ante Covid 19, visto che nelle nostre città dobbiamo considerare milioni di viaggi giornalieri.

I limiti della capacità portante della mobilità urbana in Italia prima del "lockdown" erano evidenti ma, considerando la ormai inevitabile ulteriore domanda di trasporto privato individuale, ci si deve rendere conto, ora più che mai, che è necessario gestirla e non subirla. Tutti gli indicatori attuali sull'abbattimento dell'inquinamento e sul recupero della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano ci hanno fatto capire quanto incideva negativamente il nostro modello di vita, ma ha anche evidenziato che la situazione non è irrecuperabile se si interviene con una politica di mobilità efficace.

Nuove abitudini e relative comodità sono state provate e anche consolidate alleviando così in parte, si prevede anche in futuro, il carico giornaliero di mobilità :

- *l'uso dei sistemi informatici e digitali per comunicare, pagare, informarsi, ecc.;*
- *l'uso dei servizi on-line e le consegne a domicilio;*
- *lo "smart working";*
- *la riduzione di tanti viaggi, forse non tutti essenziali;*
- *il recupero della prossimità come elemento di valore e servizio.*

Si prevede che la "futura" new mobility, almeno per la fase 2 fino all'avvenuta vaccinazione della popolazione, cambierà rispetto a tutte le previsioni di tre mesi fa basate sul contributo crescente del trasporto pubblico e della sharing mobility. Quindi è necessario che questo cambiamento vada razionalizzato e gestito riorganizzando il modello della gestione della mobilità urbana, comprendendo la sosta e i parcheggi come parti essenziali per il sistema, per scongiurare la circostanza di ritrovarci con città completamente congestionate.

Oltre a predisporre un sistema di gestione, ottimizzando ***tutte le risorse delle aree di sosta*** *su strada e fuori strada, pubbliche e private, occorre* ***operare attraverso gli strumenti di regolazione*** *per affrontare l'ulteriore prevedibile domanda con autoveicoli privati per assicurare una razionalità d'uso. Servirebbe inoltre rimodulare l'uso dello spazio urbano dedicato alla sosta, rispettando ma regolamentando le varie categorie di utenti con soluzioni dinamiche sulle ventiquattro ore. E' necessario anche contemplare una disponibilità di sosta, ormai essenziale, per la logistica (carico e scarico delle merci) e altre forme di trasporto individuale, come la sharing mobility (2 ruote), integrate per soluzioni di scambio modale. L'obiettivo generale deve essere finalizzato alla sicurezza degli spostamenti, al contenimento della congestione - e di conseguenza dell'inquinamento - pur assicurando l'accessibilità.*

LE PROPOSTE DI AIPARK

Per affrontare quindi la prevedibile riduzione delle persone che si sposteranno con il trasporto collettivo (TPL e sharing mobility), il conseguente aumento della domanda di sosta e la conseguente necessità di ottimizzare gli spazi disponibili (nonché la necessità di assicurare la sicurezza sociale), ***AIPARK propone l'introduzione di un nuovo modello di management della sosta nel contesto della mobilità urbana****:*

- *l'integrazione in un* ***sistema coordinato dell'offerta di sosta*** *(su strada, in superficie, nei parcheggi, autorimesse e ove possibile i parcheggi pertinenziali) per far fronte alla domanda di sosta e alle relative proposte di revisione degli orari di lavoro e attività per singole aree urbane;*
- *la modifica delle regole per* ***l'accessibilità alle aree centrali*** *delle città, favorendo forme di spostamento con veicoli meno inquinanti, ma sempre per un uso razionale dell'uso degli autoveicoli;*
- *l'estensione dei poteri* ***degli ausiliari della sosta,*** *come previsto nel testo già approvato dalla IX Commissione della Camera il 7.07.2019, per evitare che l'inevitabile aumento non gestito dell'uso delle auto private ci riporti in un lampo alla situazione di congestione del traffico veicolare, di assedio dello spazio urbano e di sosta incontrollata su strada dell'inizio degli anni 90 (si ricorda che la presenza dei parcheggiatori abusivi in situazioni di alta domanda e mancanza di autorità è garantita ancora oggi, con tutte le conseguenze conosciute per la sicurezza dei cittadini e il danno erariale);*

- *l'introduzione a livello nazionale dell'uso massivo della digitalizzazione per limitare l'uso del contante; l'introduzione di una tariffazione e di una gestione dinamiche delle diverse tipologie di domanda di sosta nell'arco delle ventiquattro ore; l'estensione dell'utilizzo della targa del veicolo come identificazione dell'autorizzazione per la sosta (per i residenti, utenti della rotazione, abbonati, disabili, veicoli per il carico e scarico merci, ecc.); l'adozione del controllo della regolazione della sosta anch'esso approvato il 7.07.2019 c.s.; la creazione di banche dati a servizio di una pianificazione per un approccio "data-driven" e per la diffusione delle informazioni dell'offerta di sosta in tempo reale ;*
- *la rimodulazione delle norme sulla privacy per permettere una gestione di dati in coerenza con questo approccio.*

AIPARK CHIEDE:

- *l'approvazione dell'art 12 bis del Codice della Strada nel testo già favorevolmente esaminato dalla IX Commissione della Camera per la piena valorizzazione del ruolo degli ausiliari della sosta, che consentirebbe da subito di avere disponibile già su strada personale professionalmente formato in grado di dare un contributo per assicurare un controllo esteso della sosta su strada per tutte le categorie di utenti;*
- *la semplificazione della normativa relativa alla realizzazione e approvazione di strumenti di pianificazione (PUMS, PGTU ecc.) attraverso l'introduzione di piani integrati di emergenza obbligatoria per assicurare ordine, razionalità e l'ottimizzazione della multi modalità, ridisegnando i piani della sosta per ridurre l'inquinamento;*
- *la possibilità di dare il permesso alle città di trasformare aree di proprietà comunali in ulteriori aree di sosta e scambio modale per far fronte alla nuova domanda, compensando l'insufficienza dell'offerta di sosta regolamentata;*
- *l'introduzione di una norma specifica per il settore della sosta nell'ambito della mobilità urbana in coerenza con gli obiettivi adottati dall'UE con il Green New Deal, che promuova un rilancio degli investimenti (con la più ampia partecipazione degli investitori, anche istituzionali) in ottica della sostenibilità. La norma dovrà prevedere incentivi economici, contributi e sgravi fiscali nonché nuove categorie di rating positivi per le società che contribuiscano effettivamente al nuovo modello operativo (CO2 free) e che proseguano anche nella direzione della digitalizzazione e transizione energetica.*

AIPARK OFFRE

***il proprio contributo** di valore di esperienze, almeno trentennali, maturate nelle principali realtà urbane, italiane ed europee anche in virtù della sua partecipazione attiva alla European Parking Association (**EPA**), per:*

- *l'introduzione di un tavolo di regia permanente per i macro temi della mobilità urbana intesa come sistema, che veda la partecipazione dei più importanti stakeholder e organi decisionali, con l'obiettivo di contribuire alla valutazione dei rischi e delle soluzioni operative, al coordinamento degli investimenti tecnologici e a dare input alla macchina amministrativa per l'adeguamento delle normative al fine di superare vincoli e condizionamenti che impediscono l'evoluzione dei servizi in risposta alle esigenze generali di sostenibilità;*
- *la partecipazione ai Comitati/Task Force già attivi per poter contribuire alle decisioni che stanno maturando.*

AIPARK è convinta che un nuovo sistema integrato di organizzazione e gestione della sosta sia necessario per assicurare l'impostazione di un modello operativo flessibile e resiliente come chiedono i tempi e come già perfettamente collaudati e funzionanti in innumerevoli città europee. Tale nuovo sistema è la grande opportunità che ci è offerta per permettere al nostro Paese di dotarsi di un modello di sviluppo sostenibile con una gestione efficiente per rilanciare una visione del futuro che veda al centro il progresso politico, economico e sociale per facilitare lo sviluppo e soprattutto la ripresa delle nostre comunità.

Cogliamo, infine, l'occasione per confermare che le imprese associate che AIPARK rappresenta mettono a disposizione le competenze, le professionalità, la logica del servizio, l'imprenditorialità e le risorse umane per fare la propria parte per la rinascita del paese.

Grati dell'attenzione che, siamo certi, vorrete dedicare a questa nostra, inviamo i più rispettosi saluti.

AIPARK
Il Segretario Generale

Arch. Laurence A. Bannerman
Presidente European Parking Association