

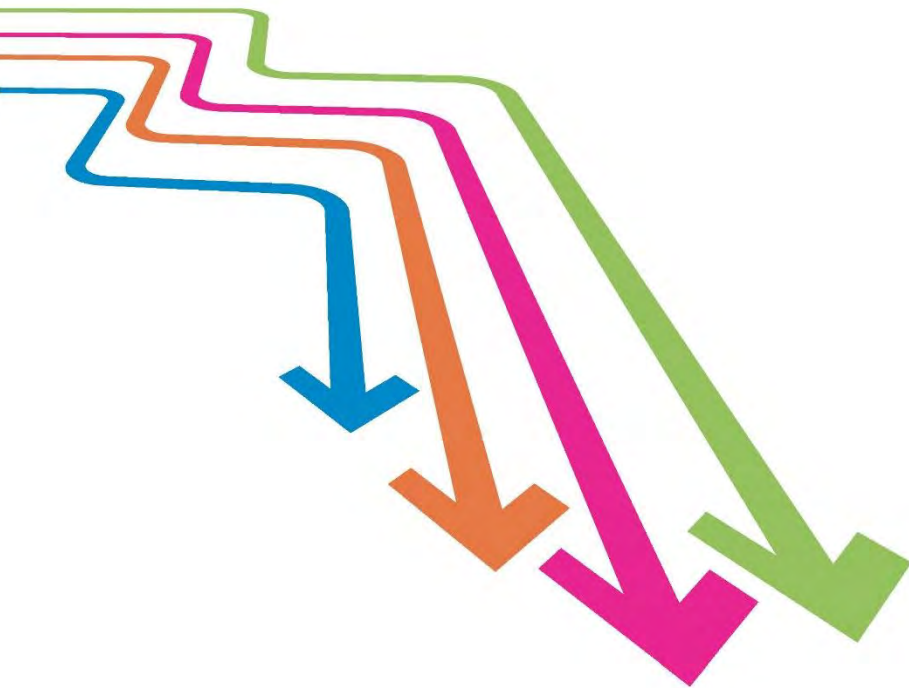


MOBILITY REPORT 2017

Idee e soluzioni per la mobilità



POSITION PAPER



GRAFICA realizzata da ASSTRA – Claudio Pirisi

EDITING realizzato da AIPARK – Alessandra Faldi

MOBILITY REPORT 2017
Idee e soluzioni per la mobilità

Giugno 2017

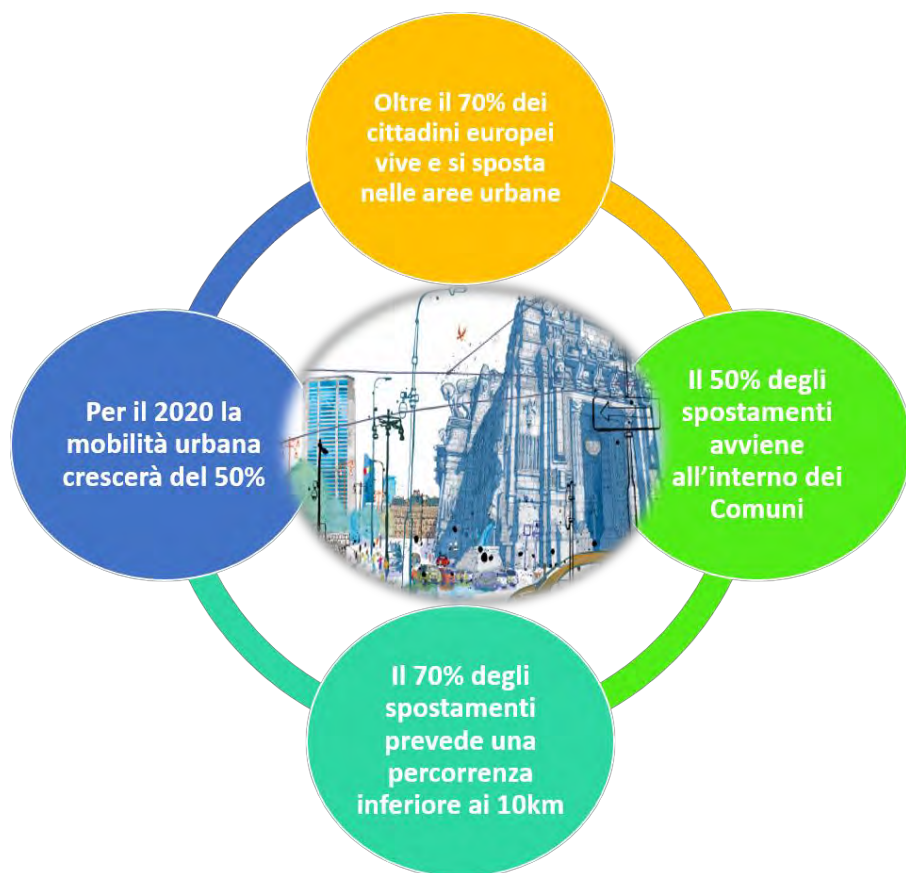
Il presente lavoro è stato realizzato grazie al contributo di:

Maria Antonietta Argilli	ASSTRA
Laurence A. Bannerman	AIPARK
Alessandra Faldi	AIPARK
Davide Fornasiero	AIPARK
Giovanni Frascchetto	AIPARK
Elisa Meko	ASSTRA
Alessia Nicotera	ASSTRA
Emanuele Proia	ASSTRA

INDICE

INTRODUZIONE	4
CONTESTO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ URBANA	6
Il gap del trasporto pubblico locale	13
Il gap infrastrutturale della sosta	17
a) Circolazione passiva	17
b) Rallentamento del traffico veicolare	18
PERCHE' INTERVENIRE	19
Una buona mobilità rafforza le opportunità personali	20
Una buona mobilità rafforza le opportunità dello Stato	20
Una buona mobilità è un'alleata delle famiglie	22
Una buona mobilità è l'alleata delle città italiane	23
COME INTERVENIRE	24
Pianificazione	24
Trasporto Pubblico Locale e Regionale	26
Sosta	27
Tariffazione	29
a) Tariffazione nel TPL	29
b) Tariffazione della sosta	30
Cultura dell'uso della strada	32
Mobility as a service	32
CONCLUSIONI	34
Carta di identità di ASSTRA	35
Carta di identità di AIPARK	36

INTRODUZIONE



Entro pochi anni la mobilità urbana sarà cresciuta del 50% e la quasi totalità del PIL sarà concentrato nelle città. La sostenibilità delle aree urbane è schizzata al primo posto nell'agenda politica internazionale e locale. Mai come oggi la mobilità urbana è diventata un tema portante delle politiche economiche e ambientali dei Paesi. E mai come oggi la dimensione globale ha un impatto diretto a livello locale.

Come si scioglie il nodo della vivibilità delle aree urbane in Italia riguardo alla mobilità e all'uso del territorio, consapevoli che entrambi, territorio e città, sono i gioielli di famiglia del Bel Paese?

Il cuore di questo documento, redatto congiuntamente da ASSTRA e AIPARK, è tutto in questa domanda essenziale. Una risposta possibile, sotto forma di idee e proposte concrete, è stata cercata e trovata nell'incontro per le strade della città, di oggi e di domani, tra trasporto pubblico e sosta, coniugati insieme come un unicum da governare con politiche di programmazione e pianificazione adeguate.

Il punto è come debbano essere, per essere efficaci, queste politiche. Possiamo andare avanti con le ricette di sempre?

Per evitare l'effetto *dejà vu*, abbiamo anteposto alla formulazione delle nostre proposte una fotografia dello stato attuale della mobilità in Italia a confronto con l'Europa. Da questo quadro emerge un dato evidente e incontestabile: la necessità di puntare alla pianificazione della mobilità urbana dando la giusta importanza alla **SOSTA** come regolatore della domanda di mobilità e mettendo il **TRASPORTO PUBBLICO** in condizione di assumere il ruolo centrale di un **SISTEMA INTEGRATO** di mobilità e uso del suolo pubblico, concepito come colonna portante (hardware) e integratore flessibile di tutte le componenti della mobilità.

Con questo **Position Paper** le nostre associazioni rivolgono a tutti gli aventi causa e responsabilità un invito a guardare con coraggio e senza lenti ideologiche lo status quo per scegliere a ragion veduta il cammino più opportuno da percorrere.

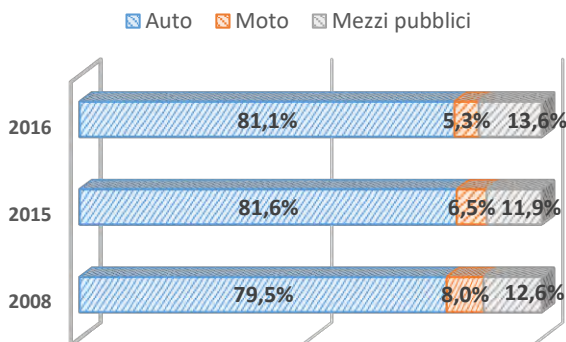
Consentiteci di dire, giacché è il nostro fare quotidiano:

non c'è cammino senza sosta e non c'è sosta senza cammino. Parola di ASSTRA e AIPARK.

CONTESTO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ URBANA

L'automobile resta il mezzo di trasporto dominante e preferito dagli italiani e questo documento analizzerà le cause di ciò, mettendo anche in evidenza le criticità di una mancata chiara strategia sulla sosta in generale, a differenza degli altri Paesi dell'Unione Europea.

1. LA RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI URBANI PER MODI DI TRASPORTO (VAL. %) – TOTALE MOBILITÀ MOTORIZZATA.

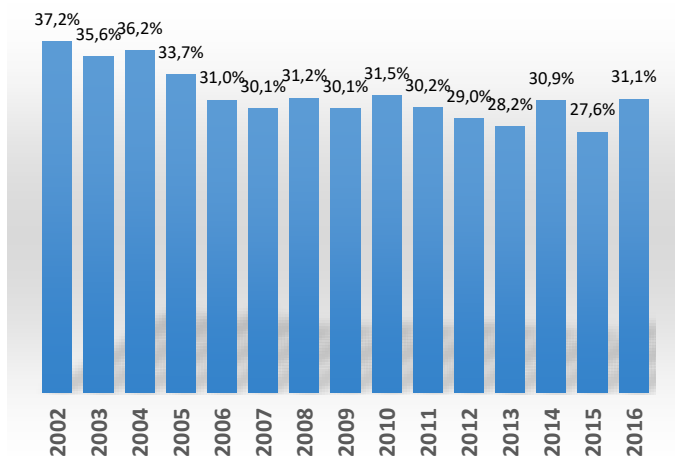


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani.

Esaminando esclusivamente gli spostamenti urbani motorizzati, la forte predominanza dell'auto privata viene confermata negli anni, anzi aumenta di qualche punto percentuale rispetto al 2008 attestandosi a 81,1% nel 2016. Mentre la quota degli spostamenti in moto tende mano a mano a perdere quota, scendendo dall'8% nel 2008 al 5,3% nel 2016, il trasporto pubblico, dopo una diminuzione, concomitante con la crisi economica, nel 2016 ha recuperato qualche punto percentuale raggiungendo il 13,6%.

Mezzi pubblici, bici e camminare. Questa la triade della cosiddetta mobilità sostenibile. Una triade che però ha continuato a perdere terreno negli ultimi 15 anni.

2. % MOBILITÀ SOSTENIBILE (SPOSTAMENTI COLLETTIVI + A PIEDI + BICI SUL TOTALE).

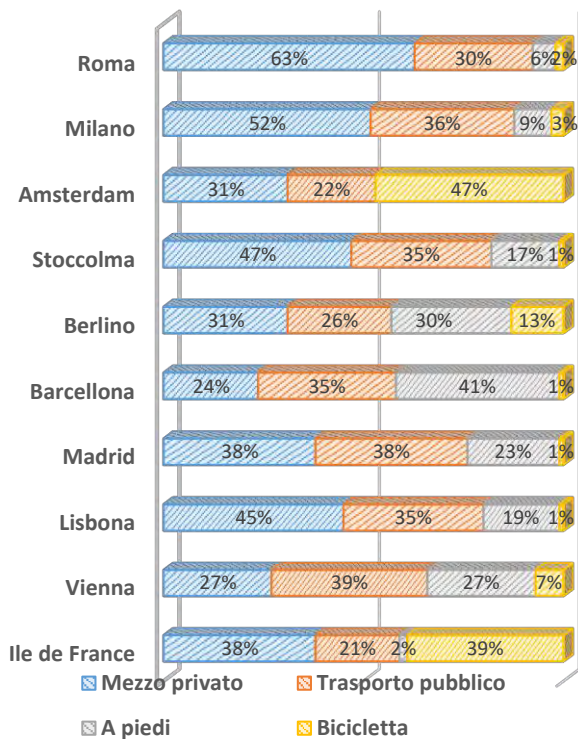


Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sui comportamenti di mobilità degli italiani.

Se si osserva l'andamento della quota degli spostamenti effettuati con modalità sostenibili (TPL, bici e spostamenti a piedi) nonostante la ripresa registrata nel 2016 (31,1%), dal 2002 al 2016 vi è stata una forte riduzione (-16%) degli stessi. Probabilmente eventi congiunturali, come la diminuzione del prezzo del carburante e modifiche nella struttura degli spostamenti, hanno portato a tale diminuzione ma a ciò ha influito sicuramente la mancanza di azioni, da parte dei diversi Enti di Governo, volte allo sviluppo della mobilità sostenibile. L'attuale cambio di passo delle politiche nazionali di settore (nuove risorse per il rinnovo del materiale rotabile, stabilizzazione dei finanziamenti dei servizi Tpl, investimenti nelle infrastrutture di rete e di nodo del Tpl, finanziamenti per la ciclabilità) unito al segnale positivo del 2016 dal lato della domanda potrebbe innescare un circuito positivo per la mobilità sostenibile dei prossimi anni.

In Italia la ripartizione modale è fortemente squilibrata. Il ritardo nella svolta verso una mobilità sostenibile è ancora più evidente dal confronto tra Roma e le altre città europee. Il 63% degli spostamenti a Roma viene effettuato ancora con un mezzo privato, contro una media europea del 37% e un valore minimo del 24% registrato a Barcellona.

3. LA RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MODI DI TRASPORTO IN ALCUNE CITTÀ EUROPEE (VAL. %) – TOTALE MOBILITÀ.



Fonte: elaborazioni AIPARK 2017.

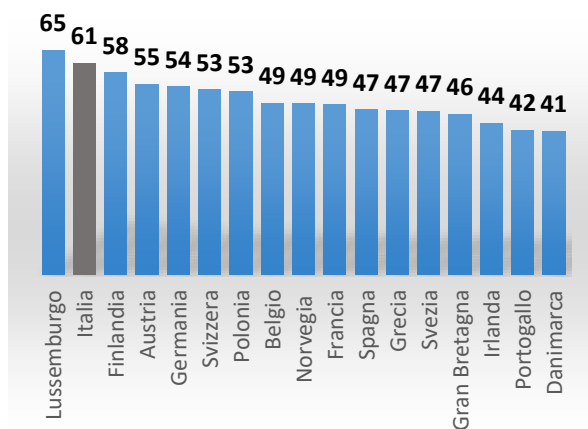
La situazione non risulta omogenea in tutto il territorio italiano:

4. RIPARTIZIONE TERRITORIALE DEGLI SPOSTAMENTI MOTORIZZATI IN AMBITO URBANO (2016;%).

	Mezzo privato auto	Moto, ciclomotore o scooter	Trasporto pubblico
Nord Ovest	76,3%	4,7%	19%
Nord Est	82,2%	5,2%	12,6%
Centro	78,9%	5,3%	15,8%
Sud e Isole	84,5%	5,7%	9,8%
Media	81,1%	5,3%	13,6%

Fonte: ISFORT, ASSTRA, ANAV.

5. TASSO DI MOTORIZZAZIONE (AUTO OGNI 100 ABITANTI) NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI - ANNO 2014



Fonte: Elaborazione ASSTRA

Il parco degli autoveicoli in Italia dagli anni '60 ad oggi è cresciuto di oltre 16 volte: in altre parole la fila di autoveicoli è cresciuta dagli **11.246 km del 1961 ai 185.390 km di oggi**, senza

un significativo incremento nelle infrastrutture urbane per la sosta. Il tasso di motorizzazione di conseguenza è passato da 50 autoveicoli per 1000 abitanti nel 1961, a 500 nel 1991, a 610 nel 2012, uno dei tassi più alti in Europa: più di 70,8 vetture ogni 100 abitanti a Roma per esempio, a fronte di una media europea che non arriva a 40 (Berlino 35, Madrid 32).

E' necessario capire che il nostro modello generale di mobilità urbana è fuori sintonia rispetto alle altre realtà europee e che ha bisogno di un'azione forte e integrata per correggerlo. Un paragone fra Roma e Barcellona evidenzia che a Roma ci sono oltre 700 auto ogni 1000 abitanti mentre a Barcellona ce ne sono 386 ogni 1000 abitanti. La differenza sta nell'efficienza e nell'equilibrio generale del sistema della mobilità urbana: in Italia sono necessarie riconsiderazioni strategiche. (Laurence A. Bannerman, Presidente EPA – Congresso Iberico Tarragona 2016).

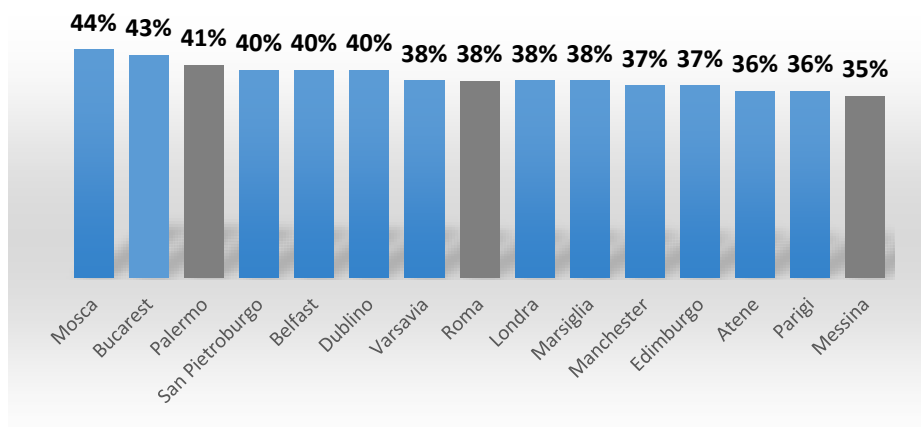
L'Italia inoltre, con lo sviluppo della motorizzazione privata a partire dagli anni '60, non ha visto un equilibrato sviluppo delle infrastrutture necessarie a garantire la mobilità in modo razionale. La rete stradale ed autostradale infatti si è sviluppata in modo coerente con l'incremento del tasso di motorizzazione privata, non le strutture per la sosta invece, sia per carenze legislative che per mancanza di sensibilità culturale nei confronti di un problema che negli altri paesi europei è stato efficacemente affrontato fin dagli anni '70.

La sosta non è semplicemente la risposta a un'esigenza indistinta dei veicoli privati di fermarsi nelle aree centrali; è la gestione complessa di un uso multiplo (e per tempi predeterminati) di una gamma di stalli per la sosta dei motoveicoli (auto, pullman, moto, ecc.) e degli stalli per il carico e scarico delle merci, sia su strada sia in struttura, al fine di soddisfare le esigenze dei visitatori, dei residenti, delle attività commerciali e del terziario, della consegna merci, dei lavoratori, delle categorie speciali, ecc. La gestione regola la domanda di quelle persone che hanno esigenze motivate per accedere alle parti centrali, assicura l'accessibilità e - di conseguenza - aumenta il valore ambientale ed economico delle aree in questione, contribuendo alla mobilità urbana sostenibile e svolgendo a tutti gli effetti un servizio.

La mancanza di infrastrutture urbane di sosta, il crescente volume degli spostamenti urbani, svolti per lo più con mezzo privato, l'utilizzo incontrollato di quest'ultimo (tariffe della sosta tendenzialmente basse, mancanza di limiti di tempo per la durata della sosta, mancanza di certezza di prendere una multa, possibilità di sosta irregolare) e la scarsità di servizi di trasporto pubblico in sede propria implicano livelli di congestione ormai insostenibili. Studi condotti sul grado di congestione nei centri urbani confermano la grave situazione delle

nostre città italiane. Tra le 15 città più congestionate in Europa troviamo ben tre città italiane, al terzo posto Palermo, all'ottavo Roma e al quindicesimo Messina. Non lontane da queste troviamo inoltre Milano (19° posto), Napoli (20° posto) e Torino (25° posto).

6. GRADO DI CONGESTIONE $\Delta (T \text{ PERCORRENZA} / T \text{ PERCORRENZA FLUSSO NULLO})$



Fonte: elaborazioni Fondazione Caracciolo su dati TomTom (Europa, Sud Africa, Nord America, Australia) Congestion Index, 2012.

L'inefficienza dei nostri sistemi di mobilità, la bassa velocità commerciale del traffico veicolare (causato anche dalle restrizioni delle carreggiate a causa della sosta irregolare), l'elevata quantità di viaggi giornalieri effettuati con l'auto privata, il traffico passivo alla ricerca di posti per la sosta, causano danni economici notevoli alle nostre economie locali.

La mancanza di organizzazione funzionale del nostro sistema di mobilità urbana non ha aiutato la ripresa durante la recente crisi economica. La cronica mancanza di infrastrutture urbane di sosta contribuisce inoltre a una sempre maggiore **congestione, che ha un costo molto elevato**: gli ultimi studi attestano **per le sole sei città italiane più popolate** (Roma, Milano, Napoli, Palermo, Torino, Genova) una cifra di **5 miliardi di euro all'anno**.

7. COSTO DELLA CONGESTIONE DELLE SEI CITTÀ PIÙ POPOLATE – 2012

Città	Ore perse ogni anno nel traffico	Costo medio annuale pro-capite della congestione (valori in €)		Costo totale per città (valori in €)
		Automobilisti	Utenti del TPL	
Palermo	98,83	€ 1.137,48	€ 817,29	€ 542.661.573,33
Roma	87,39	€ 1.005,91	€ 722,75	€ 2.306.846.793,83
Milano	70,45	€ 810,82	€ 582,58	€ 794.053.423,82
Napoli	70,45	€ 810,82	€ 582,58	€ 593.206.819,83
Genova	58,70	€ 675,68	€ 485,48	€ 280.436.869,33
Torino	58,70	€ 675,68	€ 485,48	€ 495.673.624,74
Totale città				€ 5.012.879.104,89

Fonte: elaborazioni Fondazione Caracciolo su dati TomTom, Heatco, Isfort, Euromobility, Epomm, 2012.

Oltre la metà delle città italiane con più di 200.000 abitanti non rispetta il limite di concentrazione medio imposto dalla normativa vigente di 40 µg/MC. Tale valore, previsto dal Decreto Legislativo 155 del 2010 (che a sua volta recepisce la Direttiva Comunitaria 2008/50/CE), è considerato una soglia oltre la quale possono insorgere seri pericoli per la salute umana. Analoghe considerazioni valgono per l'ozono e per il pm10.

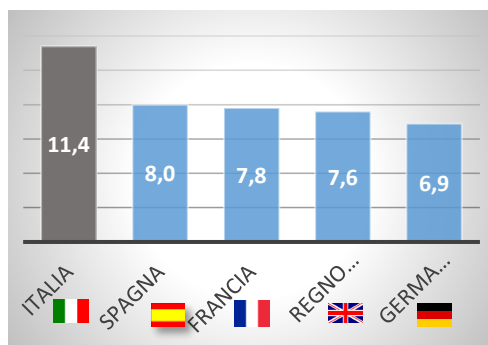
Negli ultimi decenni la composizione dell'inquinamento dell'aria urbana ha visto aumentare i livelli di polveri sottili, più facilmente respirabili, la cui presenza nell'aria è associata, insieme a quella di diversi inquinanti gassosi (ossidi d'azoto, ozono e sostanze organiche volatili), all'incremento del traffico veicolare. (LEGAMBIENTE - *Inquinamento urbano da pm10 e rischi per la salute in età pediatrica*, a cura di Roberta Ferrara con la collaborazione di Rina Guadagnini).

A causa della presenza giorno e notte di autoveicoli sulle strade urbane c'è grande difficoltà (o impossibilità) a spostarle per il lavaggio delle strade per rimuovere gli strati degli inquinanti depositati. Questa mancanza di pulizia genera il progressivo e continuo innalzamento delle polveri depositate (generato dalle ruote) e contribuisce a rendere l'ambiente urbano malsano specialmente per i bambini.

Il gap del trasporto pubblico locale

Il gap che il trasporto pubblico ha con il mezzo privato è stato sicuramente accentuato dalla sua scarsa attrattività.

8. ETÀ MEDIA AUTOBUS (ANNO 2015; ANNI)



Fonte: *Investire nel trasporto pubblico*, ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017.

La scarsità di risorse per il rinnovo del parco mezzi ha portato il parco autobus italiano (circa 50.000 autobus intero settore) a una età media di quasi 12 anni di età, distinguendosi nel panorama europeo per vetustà dei mezzi.

9. LE RISORSE STATALI PER IL RINNOVO DEL PARCO AUTOBUS-€(MLN)

Anni	Totale risorse già ripartite	Totale risorse da ripartite
2015	227,4	
2016	125	
2017	125	2
2018	130	50
2019	180	250
2020		250
2021		250
2022		250
2023-2033		2.750
Totale	787	3.802

Fonte: Elaborazioni MIT.

Gli ultimi provvedimenti normativi hanno però dimostrato un cambio di passo delle politiche nazionali di settore, riconoscendo l'emergenza relativamente alla vetustà dei mezzi. Il Governo ha pertanto definito un piano di investimenti per il rinnovo del parco autobus le cui risorse, comprensive di cofinanziamento, sono quantificabili in oltre 7,4 miliardi di euro in un arco temporale che va dal 2015 al 2033, circa 2.000 autobus all'anno.

10. LE RISORSE STATALI PER IL RINNOVO DEL PARCO FERROVIARIO.

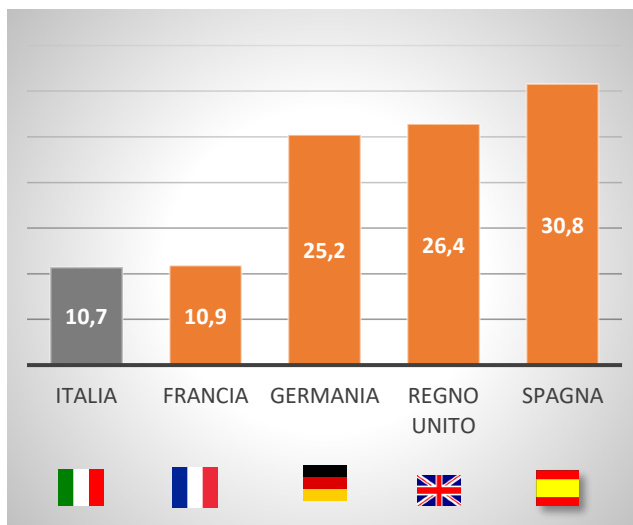
Anni	Totale risorse già ripartite	Totale risorse da ripartire
2015		
2016		
2017	100	
2018	100	
2019	200	210
2020	200	210
2021	200	130
2022		90
2023-2033		
Totale	800	640

Fonte: Elaborazioni MIT.

Anche per il trasporto ferroviario sono state stanziare risorse statali pari complessivamente a 1.440 milioni di euro che, con l'aggiunta di un cofinanziamento medio del 40%, permetteranno di acquistare circa 200 treni.

Una pianificazione del trasporto per lo più assente o incentrata su interventi a breve-medio raggio non ha permesso uno sviluppo della rete infrastrutturale.

11. KM RETE FERROVIARIA SUBURBANA/MILIONI DI ABITANTI (ANNO 2015; Km)

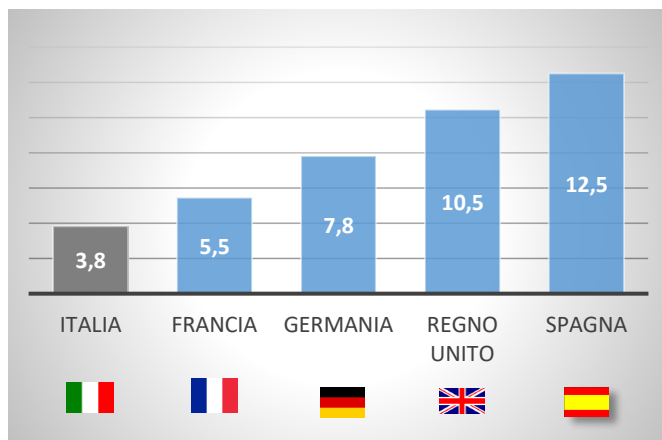


Fonte: ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017

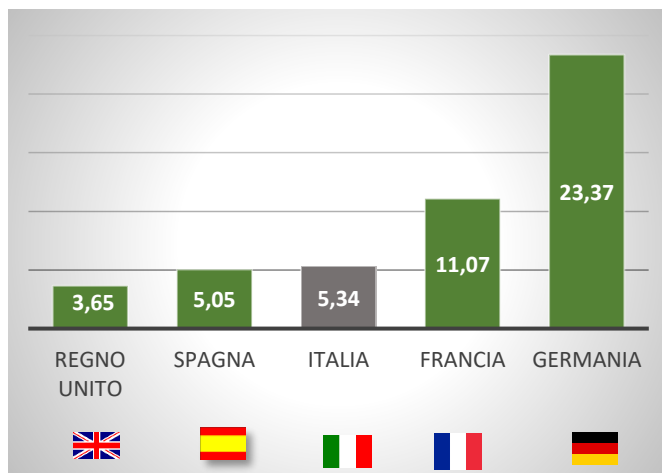
L'Italia, nel 2015, offre 10,7 km di rete ferroviaria suburbana ogni milione di abitanti, con un valore equiparabile solo a quello della Francia (10,9 km), mentre Germania e Regno Unito presentano un valore due volte superiore a quello italiano e addirittura triplo nel caso della Spagna (30,8 km).

Gap confermato anche per l'offerta di rete metropolitana e rete tranviaria. Per la prima, l'Italia offre 3,8 km ogni milione di abitanti contro valori pari a 10,5 km nel Regno Unito e 12,5 km in Spagna. Anche per la rete tranviaria, nonostante nei primi anni del 900 l'Italia potesse vantare una buona rete, oggi ogni milione di abitanti vi sono poco più di 5 km di rete tranviaria contro gli 11 km della Francia e poco più di 23 km per la Germania.

12. KM RETE METROPOLITANA/MILIONI DI ABITANTI (ANNO 2015; Km)



13. KM RETE TRAM/MILIONI DI ABITANTI (ANNO 2015; Km)



Fonte: *Investire nel trasporto pubblico*, ASSTRA, Cassa Depositi e Prestiti, Gennaio 2017

La conferma che lo sviluppo del trasporto pubblico locale sia la chiave per lo sviluppo della mobilità sostenibile è data dalle misure contenute nell'*Allegato Infrastrutture al Documento Economia e Finanza*, Aprile 2016. Il documento pone infatti l'attenzione sulla necessità di sviluppo delle reti infrastrutturali, stanziando 1,22 miliardi di euro per 21 interventi (da completare o già programmati) per potenziare il trasporto rapido di massa delle aree metropolitane.

Il gap infrastrutturale della sosta

Ricordiamo che l'Italia, contrariamente agli altri Paesi europei, con lo sviluppo della motorizzazione privata a partire dagli anni '60, non ha visto un equilibrato sviluppo delle infrastrutture necessarie a garantire la mobilità in modo razionale. La rete stradale e autostradale infatti si è parzialmente sviluppata in modo coerente con l'incremento del tasso di motorizzazione privata, ma le strutture per la sosta invece non hanno avuto adeguato sviluppo, per mancanze legislative e di sensibilità culturale.

Dalla recente indagine *Data Survey* (European Parking Association – 2013, Vedi Tab. n. 14) si evince che l'Italia è l'unica fra i 24 paesi europei esaminati a disporre di una minore offerta di sosta fuori strada rispetto a quella su strada. Il modello di mobilità in Italia è quindi in difficoltà rispetto al resto d'Europa per una cronica sotto-infrastrutturazione. Per correggere lo squilibrio italiano sarebbe necessario realizzare 650.000 posti auto fuori strada corrispondenti a una fila di automobili lunga 3.000 km.

L'abuso nell'utilizzo della sosta su strada rispetto alla sosta fuori strada comporta due principali criticità:

a. Circolazione passiva. Là dove esiste una domanda di sosta generata da attività - e la sosta non è adeguatamente regolata - si verifica il fenomeno della circolazione passiva (la ricerca di un posto per fermarsi). Da studi e ricerche effettuati dalla ben organizzata città di Barcellona nel 2010, si è evidenziato che una media del 13,4% del traffico (soli autoveicoli privati) e del 17,9% (considerando autoveicoli privati e commerciali) è generato dalla ricerca di un posto di sosta (Antoni Roig Alegre, Direttore BSM, *15th EPA Congress* Torino, settembre 2011 – *Parking Planning and Management: Cruising for Parking*). Da queste e altre analisi si è consolidata la necessità di applicare tariffe che assicurino una minima disponibilità di posti auto tariffati sempre liberi, agendo sul costo orario della sosta e sui limiti di tempo di sosta in funzione delle

tipologie di durata indicate dalle attività e dai generatori di domande nell'area (Donald Shoup, *The High Cost of Free Parking*).

b. Rallentamento del traffico veicolare. La sosta irregolare restringe le carreggiate stradali (sosta in doppia fila, carico e scarico nella carreggiata, fermate del trasporto pubblico in carreggiata a causa dell'occupazione delle aree destinate alle fermate degli autobus ecc.). Il rallentamento del traffico veicolare aumenta i consumi e in proporzione l'inquinamento acustico e dell'aria. Il rallentamento genera la congestione e condiziona l'efficienza del sistema della mobilità urbana.

Le scelte strategiche che determinano l'efficienza o meno del sistema della mobilità si riflettono direttamente sul grado di accessibilità alle parti strategiche delle città.

14. POSTI AUTO REGOLAMENTATI NELLE CITTA' CON PIU' DI 20.000 ABITANTI

PAESE	FUORI STRADA	SU STRADA	TOTALE
AUSTRIA	361.523	193.735	555.258
BELGIO	664.331	343.480	1.007.811
CIPRO	58.528	24.003	82.531
CROAZIA	217.624	80.846	298.470
DANIMARCA	292.693	123.911	416.604
ESTONIA	68.435	22.108	90.543
FINLANDIA	445.276	129.222	574.498
FRANCIA	1.676.318	1.028.250	2.704.568
GERMANIA	4.935.623	2.638.385	7.574.008
GRECIA	979.308	472.215	1.451.523
IRLANDA	268.897	84.259	353.156
ITALIA	1.409.779	1.810.647	3.220.426
LUSSEMBURGO	20.083	4.604	24.687
NORVEGIA	382.185	103.571	485.756
OLANDA	1.085.257	431.773	1.517.030
POLONIA	1.704.192	698.848	2.403.040
PORTOGALLO	591.149	236.454	827.603
REGNO UNITO	2.700.000	1.600.000	4.300.000
SERBIA	395.440	178.158	573.598
SLOVACCHIA	238.844	57.930	296.774
SPAGNA	1.558.712	1.190.311	2.749.023
SVEZIA	933.211	227.577	1.160.788
SVIZZERA	234.114	104.360	338.474
UNGHERIA	534.519	219.457	753.976
TOTALE	21.756.041	12.004.104	33.760.145

Fonte: EPA - Data Collection "The scope of parking in Europe"

PERCHÉ INTERVENIRE

Le nostre città sono belle, ma sono diventate invivibili e ciò, oltre ad avere conseguenze sulla qualità della vita dei cittadini, ne ha anche sulla loro situazione economica, perché i costi della congestione, e quindi l'inefficienza, sono elevatissimi. La gestione integrata della mobilità è essenziale per assicurare la sopravvivenza della città: lavoro, svago, attività dei residenti e dei visitatori.

Come assicurare che le città siano accessibili, mantenendo allo stesso tempo la qualità dell'ambiente urbano?

La soluzione è una politica integrata ed efficiente della sosta, del trasporto pubblico e degli spazi per assicurare la mobilità individuale, perché essa ha la capacità di condizionare direttamente il movimento delle automobili e il loro grado di penetrazione nei centri cittadini.

L'obiettivo deve essere di portare l'uso del trasporto pubblico a circa il 40%, aumentare i viaggi a piedi e in bicicletta (con i nostri centri urbani dovremmo arrivare al 30%) e cercare di ridurre l'uso dell'auto del 30%.

Per poter fare questo dobbiamo riorganizzare la superficie delle strade e delle piazze. Abbiamo bisogno di trasformare l'uso delle strade pubbliche da sosta in zone pedonali, piste ciclabili, corsie riservate per il TPL, stalli per il carico e scarico delle merci, sosta breve, per garantire il funzionamento delle attività cittadine, ecc.

Le cause oggi della congestione nelle città italiane sono riconducibili alla mancanza di regole e di provvedimenti che gestiscano il grande numero degli autoveicoli circolanti, alle infrastrutture urbane inadeguate, al trasporto pubblico sotto utilizzato, all'indisponibilità di parcheggi grazie a politiche tariffarie popolari non usate come regolatori della domanda, alle basse velocità commerciali e così via, mentre il tutto contribuisce all'inquinamento ambientale. A queste considerazioni si deve aggiungere che il suolo pubblico in generale non è gestito con la dovuta logica di "bene primario di grande valore".

Una buona mobilità rafforza le opportunità personali

La mobilità è un diritto fondamentale di ogni cittadino. La Costituzione della Repubblica italiana all'art. 16 afferma che *"Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza (...)".* Per poter garantire questa libertà in modo sostenibile, è necessario che la scelta del tipo di mobilità sia ponderata e che la combinazione delle soluzioni di mobilità disponibili assicurino soluzioni accettabili per i cittadini tenendo sempre in considerazione il benessere della collettività.

Siim Kallas, Commissario ai Trasporti della Commissione Europea nel mandato 2010-2014, ha dichiarato che la congestione del traffico è il problema principale che affligge le città medie e grandi, ne condiziona negativamente l'efficienza funzionale e la qualità ambientale e ha elencato quali dovrebbero essere le componenti infrastrutturali del sistema della mobilità urbana:

- infrastrutture di trasporto - strade, linee su ferro, ecc.;
- servizio di trasporto pubblico - metropolitane, bus, taxi, ecc.;
- infrastrutture per la sosta - aree e parcheggi per la sosta regolamentata di autoveicoli per la sosta lunga, media e breve;
- spazi per i pedoni e per i ciclisti.

Una buona mobilità rafforza le opportunità dello Stato

È la chiave di volta per rispettare come Paese gli obblighi internazionali e nazionali relativi a cambiamenti climatici e lotta all'inquinamento, **evitando le pesantissime conseguenze economiche previste in caso di infrazione, ma soprattutto riducendo le terribili conseguenze sulla salute dei cittadini:**

- un autobus Euro VI produce 0,12 G/km rispetto agli 0,35 g/km di NOx di un'auto Euro VI (Fonte: Institute of Transport Economics Norwegian Centre for Transport Research);
- la sosta irregolare restringe le carreggiate stradali (sosta in doppia fila, carico e scarico nella carreggiata, fermate del trasporto pubblico in carreggiata a causa dell'occupazione delle aree destinate alle fermate degli autobus ecc.). Il rallentamento del traffico veicolare aumenta i consumi e in proporzione

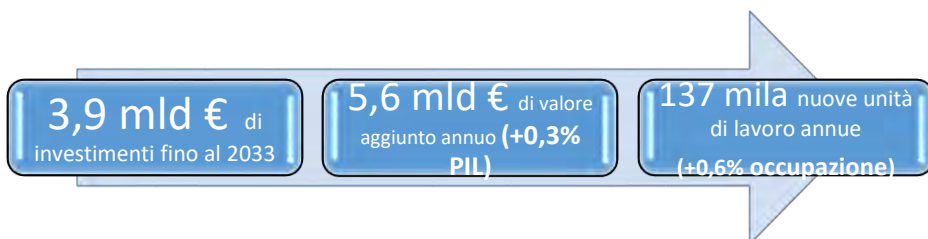
l'inquinamento acustico e dell'aria. Il rallentamento genera la congestione e condiziona l'efficienza del sistema della mobilità urbana. Si riportano i risultati di uno studio effettuato dalla Facoltà di Ingegneria de La Sapienza sull'asse Via Cola di Rienzo nel centro di Roma (un importante asse commerciale con una forte presenza di uffici e residenti). In sintesi i risultati sono i seguenti:

- ✓ sulle strisce blu è stato riscontrato un indice di rotazione medio di 2,6 autovetture/stallo/giorno;
- ✓ l'indice di rotazione medio delle auto in divieto di sosta (strisce pedonali, fermate bus, in curva, passi carrabili, ecc.) corrispondeva a 5,7 autovetture/stallo/giorno;
- ✓ l'indice di rotazione medio sui posti auto in doppia fila corrispondeva a 19 autovetture/stallo/giorno.

Una buona mobilità:

- riduce i consumi nazionali di carburante, quindi è funzionale alle politiche energetiche dello Stato;
- produce risparmi per le casse dello Stato: un servizio sui parcheggiatori abusivi (*Mi manda RAI 3*, 23 marzo 2017) ha evidenziato che la presenza di 2.254 parcheggiatori abusivi in 5 città (Napoli 1.234, Palermo 671, Roma 226, Torino 78, Milano 45) comporta un "business" stimato di € 2mln/mese nelle aree "gestite" con un incasso/ricavo mensile di € 887,31. In realtà un parcheggiatore può incassare anche € 100/gg per 22 giorni per un importo mensile di € 2.200,00 e oltre (esente tasse!). Questo calcolo rivaluta la previsione a quasi € 5 mln/mese per il numero dei soggetti considerati. Tutti soldi persi dalla P.A. e dall'erario. Estendendo queste considerazioni al paese, la cifra è da capogiro;
- è volano dell'economia e dell'occupazione

Gli investimenti nel TP creano ricchezza. La Cassa Depositi e Prestiti ha stimato che se si



realizzassero tutti gli investimenti necessari a dare nuovo slancio al TPL si otterrebbe un impatto sull'intero sistema Paese.

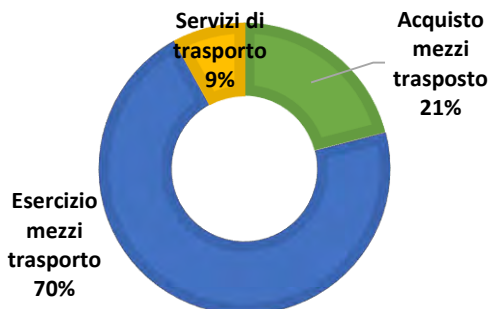
Il settore della sosta è anche importante economicamente: quando il sistema generale dispone dei giusti equilibri, oltre ad assicurare un importante flusso di ricavi è anche in grado di generare investimenti bancabili per permettere l'ampliamento dell'offerta di strutture di sosta pubblica con un ricorso minimo ai contributi pubblici. E' necessario reinvestire una parte degli utili provenienti dalla sosta e dalle multe nella riqualificazione delle zone tariffate e nella costruzione di parcheggi. Così come si interviene direttamente sulle infrastrutture quali strade, linee su ferro, rotonde ecc., e sul funzionamento del trasporto pubblico, a pari dignità si deve far rientrare il parcheggio nelle priorità di intervento delle opere pubbliche comunali in quanto infrastruttura del sistema della mobilità. Le aziende della sosta sono in grado di fare ricorso anche a fondi privati per contribuire alla realizzazione di infrastrutture e sistemi di sosta, ma servono regole.

“Un altro motivo per tariffare completamente la sosta è che accelererà la rivoluzione di trasporto auspicata. Se poi le autovetture saranno autorizzate a viaggiare da sole, facendo salire e scendere le persone in continuazione, potrebbero rendere inutili molti spazi di sosta. Sarebbe meraviglioso. Ma questo futuro arriverà più velocemente se chi governa aumenta il prezzo della sosta.” (The Economist, 8 aprile 2017).

Una buona mobilità è un'alleata delle famiglie

- Ogni italiano impiega oltre un'ora al giorno per i suoi spostamenti e spende per i trasporti circa il 15% dei suoi consumi totali;
- A fronte di una spesa media mensile delle famiglie per i trasporti di circa 260 euro, il TPL ha un costo medio mensile di 23 euro.

15. RIPARTIZIONE SPESA MENSILE FAMIGLIE PER TRASPORTI (ITALIA 2015;%).



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati ISTAT.

- I valori delle proprietà residenziali migliorano del 42% in media se si trovano nei pressi di una rete di TPL ad alta frequenza (stima di APTA);
- aumentano considerevolmente di peso nelle scelte modali le convenienze legate al valore tempo (minimizzare il tempo di percorrenza), costo (disponibilità a spendere per muoversi), spazio (congestione e problema parcheggio).

Una buona mobilità è l'alleata delle città italiane

- Nel 2016 un capoluogo italiano su tre ha oltrepassato il limite di 35 giorni per il PM10 con una media giornaliera superiore ai 50 microgrammi per metro cubo prevista dalla legge;
- in Italia un'auto emette in media in città oltre 3 volte la CO2 di un autobus per passeggero/km;
- è stato stimato che nei paesi industrializzati ogni anno si «spendono» a causa della congestione 500 miliardi di euro;
- gli incidenti automobilistici uccidono 26.000 persone all'anno in Europa.

COME INTERVENIRE

Pianificazione

La gestione integrata della mobilità è essenziale per assicurare la sopravvivenza delle città: lavoro, svago, attività dei residenti e dei visitatori. I sistemi di mobilità urbana che contemplano soluzioni integrate di sosta regolamentata, poiché si basano su dati scientifici e non su reazioni emotive, possono contribuire al successo di progetti di rinnovamento e rivitalizzazione urbana, riducendo la congestione, aumentando la disponibilità dello spazio pubblico, mentre allo stesso tempo assicurano un'accessibilità sostenibile (vedi *Push&Pull* – cofinanziato dal programma “*Energia Intelligente Europa*” dell'EU – www.push-pull-parking.eu).

I PUMS: I Piani Urbani della Mobilità sostenibile sono lo strumento a disposizione del decisore e regolatore locale per mettere in atto in modo organico e valorizzato le politiche ambientali, urbanistiche, e dei trasporti. I PUMS vanno ad integrare i preesistenti PUM, introducendo una maggiore attenzione alle tematiche della sostenibilità. I PUMS rivestono un ruolo fondamentale nella pianificazione di un trasporto ad oggi sempre più complesso e intermodale in quanto risultano essere uno strumento di notevole spinta allo sviluppo «qualitativo» della mobilità rendendo sempre più attive le città responsabili della loro redazione. La pianificazione della mobilità è stata al centro del dibattito nazionale ancor prima che venisse affrontato a livello europeo ma è mancata poi spesso la definizione completa degli stessi. Si era tentato all'interno di diversi provvedimenti di introdurre misure in materia, ad esempio l'obbligatorietà della loro redazione per i comuni oltre 100mila abitanti, o l'aggiornamento delle linee-guida ministeriali al riguardo, ecc. Purtroppo tali misure non sono ad oggi state confermate ma si auspica che possano comunque essere facilmente reintrodotte in prossimi provvedimenti in materia.

Alla luce dell'importanza dei PUMS si ritiene quindi necessario fornire alcuni spunti per le policy:

- presidiare la fase attuativa del PUMS attraverso un efficiente centro di monitoraggio;
- sforzarsi di elaborare un Programma operativo realistico (diagrammi temporali, accordi e delibere sui singoli interventi e riguardanti la gestione corrente);

- prevedere un ruolo attivo degli operatori/rappresentanti del TPL e della Sosta nella governance dei piani nelle varie fasi (elaborazione, attuazione, valutazione);
- sviluppare partnership istituzionali per le politiche di piano con la creazione di efficaci «cabine di regia» tra settori del trasporto e livelli amministrativi coinvolti (scala urbana, metropolitana, regionale);
- incentivare il ricorso alla VAS nelle diverse fasi (ripetere le analisi e rendere pubblici gli esiti ai fini di apportare correttivi e superare ostacoli all'attuazione).

UN PIANO INTEGRATO: realizzare una strategia (non vedere solo iniziative isolate e disgiunte fra di loro), un disegno complessivo della mobilità cittadina che veda i parcheggi (su strada ed in struttura), la loro tariffazione ed il loro controllo, come strumenti cardine da cui partire per ridurre la congestione, progettare la riqualificazione urbana, incentivare l'uso di forme alternative di trasporto, ridurre l'inquinamento con parametri e indicatori per verificare la virtuosità dei provvedimenti, affidandosi agli esperti del settore per i piani della mobilità, la sosta, la riqualificazione, i piani del commercio, i progetti dei parcheggi e, soprattutto, per le analisi di redditività.

LA COLLABORAZIONE TRA ASSESSORATI: è essenziale per il successo delle realizzazioni. Almeno quattro assessorati devono sedersi allo stesso tavolo: Mobilità, Ambiente, Urbanistica e Commercio.

CORAGGIO E CONVINZIONE: avviare e perseguire con determinazione i programmi approvati, impegnare le risorse umane e finanziarie, pubbliche e private, isolare il programma progettuale dalla "variabilità" politica. Comunicare con i cittadini per informare su quanto e come si sta facendo.

LA DESTINAZIONE DI UNA PARTE DELLE RISORSE ECONOMICHE: è il momento di impegnare direttamente le risorse disponibili per la realizzazione delle infrastrutture.

ARMONIZZAZIONE DELLA FISCALITÀ LOCALE DELLA SOSTA: riconoscere il valore ambientale delle infrastrutture di sosta ed improntare la politica fiscale ad una maggiore equità nei confronti del settore. Troppo spesso il parametro adottato per i tributi locali è costituito dalla superficie (incidendo sui parcheggi in misura iniqua e irrazionale): il parcheggio non produce rifiuti ed anzi contribuisce a ridurre l'inquinamento, eliminando la circolazione passiva in cerca di sosta.

Trasporto Pubblico Locale e Regionale

Occorre gettare il cuore del trasporto pubblico oltre lo steccato dei servizi minimi. Il trasporto pubblico non può più essere approcciato e prodotto come servizio residuale, modalità marginale. Per questo qualsiasi sia la forma di affidamento del servizio scelta dall'ente competente, occorre sviluppare un contesto di regole e risorse a favore delle imprese, pubbliche e private, senza disparità di trattamento.

Il trasporto pubblico locale rappresenta la spina dorsale della mobilità sostenibile in ambito urbano. Tuttavia nella fase attuale il trasporto pubblico subisce un forte schiacciamento tra consumi di mobilità in contrazione, forte presidio dell'auto sullo zoccolo duro della domanda e penalizzazioni dalle politiche pubbliche (risorse a rischio, rigidità normative e regolatorie).

È necessario pertanto:

- **favorire lo shift modale** verso sistemi di mobilità collettiva e sostenibile attraverso l'**implementazione di un nuovo e moderno Piano Nazionale dei Trasporti**;
- **colmare il gap infrastrutturale** dei sistemi di mobilità collettiva orientandoli alla soddisfazione delle esigenze della domanda attuale e potenziale (qualità, quantità, integrazione dell'offerta);
- **indicizzare il Fondo Nazionale Trasporti**. L'indicizzazione alle dinamiche inflattive eviterebbe negli anni il deterioramento del valore reale del Fondo. Inoltre, la garanzia della stabilità pluriennale delle risorse a disposizione delle regioni consente di avviare un processo di concorrenza duraturo dando modo alle aziende di sviluppare, in sede di gara, offerte chiare e in grado di garantire, in un arco temporale di medio-lungo periodo, l'efficienza gestionale e lo sviluppo degli investimenti;
- guidare un **processo di industrializzazione** del settore del TPL attraverso l'ammodernamento della cornice regolatoria, un impulso verso una maggiore e migliore concorrenza ed il passaggio ad un sistema di finanziamento basato su fabbisogni e costi standard;
- **attuare quanto prima il principio dei costi standard**, il quale deve essere costruito in modo tale da stimolare l'efficienza, l'efficacia, l'economicità della gestione, gli

investimenti, nonché il raggiungimento di un ragionevole margine di utile finalizzato alla remunerazione del capitale investito. Inoltre nel caso di introduzione progressiva del costo standard è opportuno anche eliminare le penalità, previste in caso di mancato raggiungimento di alcuni obiettivi di performance (passeggeri trasportati, rapporto ricavi da traffico su ricavi totali, livelli occupazionali);

- Prevedere la detrazione del costo degli abbonamenti ai servizi di trasporto pubblico al fine di sostenere ed incentivare l'utilizzo. Con la legge finanziaria 2008 era stata introdotta la possibilità di ottenere delle agevolazioni fiscali per chi acquistava gli abbonamenti per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale. Tale misura confermata con la legge finanziaria 2009 non è stata però riproposta nel 2010. L'esperienza è stata senza dubbio positiva ed è stata uno dei fattori che ha fatto registrare tra il 2007 e il 2008 un incremento della propensione verso l'utilizzo del mezzo pubblico.

Tali misure volte alla promozione del trasporto pubblico regionale e locale e a garantire una stabilità delle risorse, permetterebbero di proseguire il processo di efficientamento delle aziende già avviato e confermato da un tendenziale miglioramento della loro performance economico-finanziaria registrato nell'ultimo triennio 2013-2015: migliorano i margini, i risultati, il valore della produzione per addetto e gli indicatori di redditività (Fonte: *Le aziende di TPL: un valore per il Paese*, ASSTRA, Intesa Sanpaolo, IFEL, gennaio 2017).

Anche focalizzandosi esclusivamente sulle aziende partecipate di TPL, spesso segnalate come aziende inefficienti, le analisi condotte per l'anno 2015 smentiscono tali posizioni, l'81% delle società partecipate di TPL chiude con il bilancio in utile; in ogni caso del 19% percento delle società in perdita la quasi totalità ha un MOL positivo e circa la metà ha EBIT positivo. Il miglioramento rispetto agli anni passati è netto, atteso che nel 2009 solo il 54% delle aziende chiudeva il bilancio in attivo (Fonte: *Le aziende di TPL: un valore per il Paese*, ASSTRA, Intesa Sanpaolo, IFEL, gennaio 2017).

Sosta

E' necessaria una normativa quadro per la sosta e i parcheggi, che aggiorni la legge 122/89, che li definisca, come in Europa, infrastrutture della mobilità, che promuova politiche integrate di tutte le componenti del sistema e che permetta di risolvere i numerosissimi problemi attuativi che nascono dalla mancanza di una normativa specifica.

Occorre cioè:

- ridefinire le competenze degli ausiliari e l'estensione della loro area di intervento (testo di legge già approvato dalle varie commissioni di Camera e Senato, dormiente dal 2007);
- togliere la responsabilità del gestore in merito alla copertura assicurativa delle vetture;
- definire gli introiti dall'attività come corrispettivo, compreso il valore dell'IVA (e non come un tributo);
- chiarire le funzioni e definizioni di autorimessa, parcheggio e sosta tariffata per chiarezza e competenza;
- ottimizzare gli standard urbanistici e il relativo uso dell'offerta di sosta, per risparmiare spazio e soldi (oggi sono possibili gestioni multiple degli spazi);
- stabilire su tutto il territorio nazionale che le fiscalità locali per i parcheggi siano coerenti con il ruolo di servizio pubblico;
- adeguare il Codice della Strada per disciplinare l'utilizzo dei sistemi digitalizzati per il controllo e la gestione della sosta tariffata su strada;
- fare investimenti infrastrutturali e dare incentivi alla realizzazione: promuovere il PPP (partenariato pubblico-privato) per la realizzazione e gestione delle infrastrutture di sosta; rifinanziare sia le Amministrazioni Comunali che i privati per la realizzazione dei parcheggi pubblici, anche facendo ricorso alla leva fiscale e all'"*ear marking*"; favorire la realizzazione dei parcheggi ampliando i poteri dei sindaci anche per le città medio-piccole;
- introdurre misure di premialità per quelle amministrazioni che attivano piani integrati di sosta al fine di migliorare l'accessibilità alle aree centrali, abbattendo i livelli di inquinamento ambientale;
- costituire, nell'ambito di un'autorità centrale sulla mobilità, un settore per le infrastrutture urbane, operando in sinergia con l'Unità Tecnica Finanza di Progetto.

Di impellente interesse dei comuni è l'annosa questione dello stato giuridico e delle competenze degli ausiliari del traffico. Sono ben note le pronunce di tanti giudici di pace e ultimamente anche della Corte di Cassazione sulle competenze di tali soggetti, in quanto la norma originale (art. 17 Bassanini-bis) non è effettivamente chiara ed esauriente in proposito.

Sin dalla loro introduzione nel nostro sistema, gli ausiliari della sosta e gli ausiliari del traffico si sono dimostrati operatori utili per la gestione ed il controllo della sosta tariffata e per il controllo delle corsie e delle aree di sosta e di fermata dei mezzi adibiti al trasporto pubblico di persone.

La norma introdotta con la legge 15 maggio 1997, n. 127, c.d. Bassanini-bis, art. 17, commi 132 e 133, sin dall'inizio ha presentato lacune sia sotto l'aspetto della chiarezza della norma sia per i suoi contenuti precettuali, talché si è reso necessario, dopo talune pronunce giurisdizionali, un intervento del Legislatore con una norma di interpretazione autentica formulata con l'articolo 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) che valse a dirimere tutti i dubbi e le difficoltà interpretative emersi fino ad allora.

L'attività degli ausiliari, in base alla disposizione che li ha previsti, è limitata alle sole aree in concessione per la regolamentazione della sosta tariffata, mentre la loro azione di prevenzione e repressione delle infrazioni in tale settore non può estendersi anche agli altri divieti di fermata e di sosta che ordinariamente sono posti per disciplinare la fase statica della circolazione sulle strade urbane o su tratti di esse. Ne consegue che mentre vengono - con una buona presenza e vigilanza - fatti rispettare i precetti che regolano l'uso delle aree tariffate, sono continuamente disattesi tutti gli altri divieti e limitazioni della sosta e della fermata imposti nei pressi o in corrispondenza delle aree di sosta tariffata negli stessi tratti di strada. Si verificano pertanto situazioni di estremo disagio per la circolazione a causa della incontrollata e talvolta irresponsabile modalità di lasciare veicoli in sosta vietata da parte di taluni utenti, con notevoli conseguenze per la scorrevolezza del traffico ed in particolare per i servizi pubblici.

Tariffazione

La politica tariffaria è **lo** strumento efficiente per regolamentare la domanda.

a. Tariffazione nel TPL

La fissazione del livello dei prezzi deve conciliare gli interessi della collettività ad usufruire di un servizio a prezzi accessibili con quelli delle realtà aziendali che debbono tener conto della salute dei loro bilanci, fattore determinante per assicurare alla stessa collettività un servizio qualitativamente e quantitativamente soddisfacente.

Al fine di rendere maggiormente efficace la leva tariffaria occorrerebbe, in particolare:

- attuare un adeguamento tariffario costante, come peraltro stabilito dalla delibera ART n. 49/2015 misura 19, agganciando il prezzo al principio del *price cap* secondo cui le tariffe sono dipendenti oltre che dal tasso di inflazione anche da elementi di qualità e di produttività delle aziende;
- dare maggiore autonomia alle aziende nelle decisioni tariffarie. Le aziende potrebbero così proporre all'utente tariffe differenziate:
 - ✓ per fasce orarie, permettendo così di rimodulare la domanda per una migliore gestione del servizio migliorando contestualmente il servizio per gli utenti;
 - ✓ per tipologia di utenza;
- permettere lo sviluppo della bigliettazione elettronica fornendo un significativo contributo allo sviluppo del trasporto pubblico in termini di:
 - ✓ flessibilità di utilizzo dei servizi di mobilità;
 - ✓ sicurezza;
 - ✓ semplificazione delle modalità di pagamento;
 - ✓ incentivo all'integrazione modale;
- Supporto alla lotta all'evasione.
- Rafforzare le misure contro l'evasione tariffaria.

b. Tariffazione della sosta

La politica tariffaria della sosta dovrebbe coordinare il costo della sosta su strada (più alta la domanda di sosta, più alta la tariffa oraria) e il costo (orario) della sosta in struttura, il valore della sanzione e il costo del trasporto pubblico, al fine di indurre a scelte ponderate dell'uso delle varie soluzioni di mobilità. La sosta su strada, specialmente in prossimità di aree di notevole attrattività, dovrebbe avere un costo orario più elevato di quella in struttura. In funzione della durata della domanda di sosta generata dagli attrattori in zona, la sosta su strada dovrebbe avere anche una limitazione massima di permanenza, al fine di assicurare la rotazione e di conseguenza la disponibilità di posti auto.

La gestione dei permessi dovrebbe necessariamente prevedere un limite al numero delle auto che possono beneficiare di essi nei nuclei familiari dei residenti, per assicurare un corretto ed equilibrato uso del prezioso spazio pubblico.

Nella tabella n. 16 sono riportati i dati relativi ad alcune città ordinati in funzione della ripartizione modale (più in alto un elevato uso dell'auto). L'obiettivo del sintetico paragone fra cinque città europee è di evidenziare che:

- la combinazione fra tariffe orarie e limiti di tempo per la sosta induce ad un uso più moderato dell'auto privata;
- le politiche dei permessi senza limitazioni incidono negativamente sull'equilibrio funzionale ed economico dell'intero sistema della mobilità.

16: UN PARAGONE FRA CINQUE CITTÀ EUROPEE

Città	Auto / 1000 ab.	Ripartiz. modale (auto)	Orario tariffazione (Lun. – Sab.)	p.a. su strada e limiti orario	Tariffa	Incassi medi €/p.a./anno	Permessi residenti Costo €/anno
ROMA	736	63,8	08.00/18.00 – 19.00/23.00/03.00	74.500 Senza limiti h	1,00 – 1,20/ora 4,00/8 ore 70,00/mese	450,00	200.000 Gratuiti
MILANO	513	51,8	8.00 – 19.00/24.00 8.00 – 19.00 8.00 – 13.00 (Lun. – Ven.)	84.000 Senza limiti h 4.000 p.a. (area C) 40.000 p.a. (Filoviaria) 40.000 p.a. (Extra Filov.) 45.000	2,00/ora prime 2 ore 3° ora in poi 3,00/ora 1,20/ora 0,80/ora	1.700,00 370,00 45,00	305.000 Residenti - Gratuito Dimoranti – € 250,00
LISBONA	400	45	8.00 – 20.00	max 4 h (zona verde) max 4 h (zona gialla) max 2 h (zona rossa) 150.000	0,80/ora 1,20/ora 1,60/ora	324,00 372,00 696,00	60.000 1° auto gratuito 2° auto – 30,00 3° auto – 120,00
AMSTERDAM	324	31	(Lun. – Dom.) 9.00 – 2.00 L-S 12.00-2.00 D	Sette distinte zone tariffarie – (max 2 h)	Da 1,00 a 5,00 / ora	830,00	160.000 – n. max. Costo medio 230,00 Lista d'attesa-2 anni
BARCELONA	386	17	08.00 - 20.00 Zone pagam. esclusivo per tutti 09.00 - 14.00 16.00 - 20.00	47.889 35.647 misti, max. 1-4 h 3.392 esclusivo residenti 8.850 rotazione esclusiva max 1-2-h	Da 2,25 a 2,50 / ora Da 2,75 a 3,00/ora	Fino a 2.750,00	225.000 * Tariffa giornaliera minima

Elaborazione AIPARK su dati: ATAC Roma, ATM Milano, EMEL Lisbona, BSM Barcellona, Città di Amsterdam.

NOTE:

La città di Milano ha aumentato le tariffe del 50% nel 2017.

(*) Città come Barcellona ricevono un contributo enorme all'efficienza funzionale del sistema della mobilità dalla presenza dell'offerta di sosta in struttura: 142.865 p.a. per uso pubblico e 419.471 p.a. per residenti in struttura, oltre agli 8.500 stalli su strada in uso esclusivo per carico e scarico.

Cultura dell'uso della strada

Dobbiamo riorganizzare la superficie delle strade e delle piazze. Abbiamo bisogno di trasformare l'uso delle strade pubbliche da sosta in zone pedonali, piste ciclabili, corsie riservate per il TPL, stalli per il carico e scarico delle merci, sosta breve, per garantire il funzionamento delle attività cittadine, ecc.

Ciò significa:

- più spazio per i pedoni;
- migliore circolazione del traffico, compresi trasporto pubblico e ciclisti;
- riduzione degli incidenti;
- meno automobilisti che cercano spazi per parcheggiare e di conseguenza meno inquinamento ambientale;
- accessibilità ai centri urbani;
- un più razionale utilizzo dello spazio pubblico;
- un servizio migliore fornito ai visitatori del centro cittadino;
- la possibilità di introdurre un sistema di instradamento ai parcheggi;
- il consolidamento delle attività commerciali e turistiche;
- l'incremento dei valori immobiliari.

Le espressioni chiave sono “accessibilità” e “scelte ragionate dei modi di mobilità”. Considerando quindi che una rideterminazione della sosta in superficie è inevitabile, molte cose dovranno succedere per garantire le varie domande di trasporto.

Mobility as a Service

Liberate (e stimolate) le forze imprenditoriali delle imprese, bisogna rendersi conto che l'ondata di innovazione tecnologica è una opportunità imperdibile per passare da una impostazione dell'offerta rigida ad una offerta totalmente dinamica.

Nel trasporto pubblico le tecniche di comunicazione digitale hanno azzerato la distanza tra chi offre il servizio di trasporto e chi ne ha bisogno. Le imprese di TPL devono poter accompagnare i clienti fino alla porta di casa. Se l'interesse delle aree urbane è liberare le

strade dal traffico bisogna portare acqua al mulino dei mezzi pubblici, gli unici in grado di fare la differenza sostanziale tra congestione e fluidità della circolazione.

Con l'introduzione della digitalizzazione nella gestione della sosta nelle aree urbane e l'utilizzo della targa del veicolo come elemento identificativo e "biglietto" per la sosta, si possono attuare iniziative che contribuiscono alla sostenibilità ambientale, applicando (in tempo reale come avviene già a Madrid) tariffe differenziate per le diverse categorie di veicoli ("più inquinati, più paghi").

Con l'applicazione di tariffe per la sosta oraria appropriate (innalzandole o diminuendole secondo la necessità) abbinate a limiti temporali, si può assicurare di avere in ogni momento fra il 5 e il 10% di stalli per la sosta liberi (Donald Shoup, UCLA, *The High Cost of Free Parking*).

Per favorire l'utilizzo dei TPL in un più vasto ambito, si deve migliorare l'offerta di collegamenti diretti a sistemi efficienti di trasporto pubblico, specialmente per la domanda di sosta lunga dei lavoratori. Le strategie da mettere in atto dovrebbero prevedere il rafforzamento dei parcheggi di interscambio nei comuni dell'area metropolitana, cioè direttamente nei punti dove si possono agganciare i sistemi di trasporto pubblico, regolamentando viceversa la sosta in prossimità delle aree centrali delle città con politiche di "pricing" variabili, limiti temporali e controlli.

CONCLUSIONI

Il futuro della mobilità sostenibile passa necessariamente attraverso lo **sviluppo dei servizi di mobilità collettiva di qualità**. Parallelamente **la sosta a pagamento**, visto il valore della ripartizione modale in Italia, è **sostanzialmente il regolatore della domanda** a vantaggio dell'equilibrio generale del sistema della mobilità.

Con le scelte strategiche giuste e una combinazione fra offerta, condizioni tariffarie, orari di funzionamento ed efficienza nel controllo e nella regolamentazione si arriva ad influenzare la scelta della modalità di trasporto, obiettivo centrale per incidere sulla congestione. Appare quindi necessario:

- favorire lo shift modale verso sistemi di mobilità collettiva e sostenibile attraverso l'implementazione di un nuovo e moderno Piano Nazionale dei Trasporti;
- favorire la realizzazione dei parcheggi in struttura in *project financing*;
- ottimizzare gli spazi pubblici e realizzare aree pedonali;
- intensificare e consolidare, anche attraverso una pianificazione della mobilità, le attività commerciali e turistiche;
- incrementare i valori immobiliari attraverso la costruzione di infrastrutture di TPL e della sosta e ottimizzando l'uso del suolo pubblico;
- ripensare il sistema di offerta di mobilità partendo dall'analisi dei fabbisogni;
- colmare il gap infrastrutturale dei sistemi di mobilità collettiva e della sosta orientandoli alla soddisfazione delle esigenze della domanda attuale e potenziale (qualità, quantità, integrazione dell'offerta);
- tutelare la salute dei cittadini;
- guidare un processo di industrializzazione del settore del TPL attraverso l'ammodernamento della cornice regolatoria, un impulso verso una maggiore e migliore concorrenza ed il passaggio ad un sistema di finanziamento basato su fabbisogni e costi standard;
- stimolare la domanda di mobilità attraverso un'offerta tariffaria più dinamica e correlata alle peculiarità dell'utenza;
- affrontare la sfida dell'innovazione tecnologica incentivando gli investimenti in ITS e ammodernamento del parco rotabile.

Le città italiane oggi sono definite “belle e invivibili”:

AIPARK e ASSTRA si propongono per contribuire a renderle nuovamente “vivibili”.

CARTA DI IDENTITÀ DI ASSTRA

ASSTRA rappresenta la maggior parte delle aziende del trasporto pubblico locale e regionale in Italia. L'Associazione nazionale trasporti è coeva del sistema stesso del TPL italiano nato dalle ceneri della seconda guerra mondiale, per il quale ha sempre svolto, oltre le funzioni tipiche di una associazione settoriale e datoriale (l'ASSTRA è contro parte datoriale del CCNL autoferrotranvieri) anche una intensa attività di propulsione a favore dell'innovazione e dello sviluppo imprenditoriale del settore, in contrapposizione alla concezione (per fortuna ormai datata) che il trasporto pubblico sia un settore economico ed una scelta modale, in entrambi i casi, residuale. ASSTRA è stata tra i primi a denunciare il fatto che la sfida dello sviluppo economico, l'equità sociale e l'equilibrio ambientale dei territori e soprattutto dei centri urbani è persa senza un forte investimento, anche culturale, per lo sviluppo del trasporto pubblico concepito come hardware della mobilità locale.



CARTA DI IDENTITÀ DI AIPARK

AIPARK - Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità dal 1991 rappresenta le società pubbliche, miste e private che svolgono servizi di gestione della sosta tariffata su strada e in infrastrutture di parcheggio che operano come concessionari o in regime di *project financing*. Rappresenta anche il settore industriale a supporto dell'attività di gestione: servizi di pianificazione e ingegneria; impianti e servizi speciali (sistemi di gestione, pagamento e prenotazione); servizi e soluzioni di ITS per l'informazione integrata per le scelte di mobilità; sistemi costruttivi; soluzioni legate al risparmio energetico; mobilità elettrica; impiantistica e macchinari. È co-firmataria con Confcommercio-Imprese per l'Italia del CCNL per i dipendenti da aziende del terziario della distribuzione e dei servizi, per le attività ausiliarie, della sosta e dei parcheggi. Gli associati AIPARK gestiscono 650.000 posti auto tariffati (considerando i parametri italiani medi di rotazione si parla di almeno 2.000.000 di autoveicoli privati al giorno, che contribuiscono anche alla vitalità economica delle città), dispongono dei più alti livelli professionali, e i loro successi in campo europeo (European Parking Awards) sono rivelatori del livello di competenza presente nel settore italiano. In Italia le Pubbliche Amministrazioni devono ancora scoprire che la gestione integrata della sosta è strategica rispetto al sistema della mobilità urbana e al riequilibrio della ripartizione modale: AIPARK lavora per questo.



+39 06 95 76 245

www.aipark.org



+39 06 686 03 500

www.asstra.it