



Associazione Italiana tra gli Operatori nel Settore della Sosta e dei Parcheggi

POSITION PAPER

E' ora di mettere

LA SOSTA AL CENTRO DEL SISTEMA DELLA MOBILITA' URBANA

INDICE

1 PREMESSA

2 CHI E' AIPARK

3 I NUMERI DEL SETTORE

4 L'OFFERTA DI SOSTA SU STRADA E IN STRUTTURA: IL CONFRONTO CON L'EUROPA

5 LE CRITICITA'

NON E' VERO CHE...

... I PARCHEGGI SONO ATTRATTORI DI TRAFFICO

... LA SOSTA DEVE ESSERE GRATUITA

... LA TARIFFA DELLA SOSTA E' UNA TASSA

... DOVE C'E' TRAFFICO C'E' ATTIVITA'

6 I TRAGUARDI MANCATI

7 OBIETTIVI E STRATEGIE

LA GESTIONE INTEGRATA DELLA SOSTA COME STRUMENTO RIVITALIZZANTE DEI CENTRI URBANI ED EQUILIBRATORE DELLA MOBILITA' URBANA

LA POLITICA DELLA SOSTA: LE MISURE ESSENZIALI

LA POLITICA DELLA SOSTA: LA GESTIONE A SISTEMA

LA POLITICA DELLA SOSTA: I PARCHEGGI

8 LE AZIONI

COSA E' NECESSARIO FARE PER ARRIVARE A SOLUZIONI INCISIVE

9 LE RICHIESTE DI AIPARK AL PARLAMENTO E AL GOVERNO

10 LE RICHIESTE DI AIPARK ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

UN PIANO INTEGRATO

LA COLLABORAZIONE TRA ASSESSORATI

CORAGGIO E CONVINZIONE

RISORSE ECONOMICHE

ARMONIZZAZIONE DELLA FISCALITA' LOCALE

11 CONCLUSIONI

1. PREMESSA

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.(...)”*. Il costante aumento dei provvedimenti relativi alla circolazione veicolare dimostra che la mobilità urbana oggi in moltissime città è insostenibile.

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.

Simm 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;**
- spazi per i pedoni e per i ciclisti.

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. **Infatti il settore è anche in grado di contribuire con fondi privati per iniziative volte alla realizzazione di infrastrutture pubbliche di sosta e allo sviluppo della sosta su strada, e alla relativa manutenzione.**

2. CHI E' AIPARK

AIPARK si occupa di sosta dal 1991 ed è indipendente e riconosciuta in ambito nazionale e internazionale. Promuove la cultura della sosta, veicola lo scambio di informazioni e rappresenta gli interessi del settore ai tavoli istituzionali (Ministeri, Banca d'Italia, ANCE, CONFCOMMERCIO, ANCI) e cura il rapporto con il territorio, organizzando - tra l'altro - Forum dei Gestori, eventi nazionali e congressi internazionali in tutta Italia (50 eventi negli ultimi 15 anni in 16 città diverse). Ha firmato il CCNL del settore. Tra i suoi Associati ci sono le più importanti professionalità del settore pubblico e privato che operano sul territorio nazionale, circa 600.000 posti auto e 5.000 addetti. Fa parte della *EPA-European Parking Association* (di cui fanno parte 21 paesi europei) e di *CONFCOMMERCIO-Imprese per l'Italia*, con le quali collabora per indagini e studi, analisi del trend del settore, riforma della normativa, accordi internazionali.

Per offrire un supporto migliore agli Associati quest'anno AIPARK ha rinnovato la sua organizzazione, dando maggiore dinamicità alla sua attività, riorganizzando la programmazione, rendendo così più incisivo il lavoro della Presidenza e dei Consiglieri, anche per creare nuove sinergie e collaborazioni con i settori collegati.

www.aipark.org

3. I NUMERI DEL SETTORE

In Europa, e l'Italia non fa eccezione, si stima che circa il 75% della popolazione viva nelle aree urbane, utilizzando mezzi di trasporto motorizzati.

Il parco degli autoveicoli in Italia dagli anni '60 ad oggi è cresciuto di oltre 15 volte: in altre parole la fila di autoveicoli è cresciuta dagli 11.246 km del 1961 ai 167.125 km del 2011 (quattro volte la circonferenza dell'equatore terrestre).

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).

In Italia la ripartizione modale è fortemente squilibrata: circa il 68,7% degli spostamenti giornalieri avviene con l'automobile privata (contro una media europea del 35%), l'11,3% col trasporto pubblico il resto a piedi o sulle due ruote.

DISTRIBUZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER MEZZO DI TRASPORTO ITALIA, DATI 2013	
A PIEDI	13,8
IN BICICLETTA	3,7
AUTO	68,7
MOTO	3,7
TPL	11,3
TOTALE	100,0

DISTRIBUZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI SOLO MOTORIZZATI ITALIA, DATI 2013			
	AUTO	MOTO	TPL
NORD OVEST	76,6	3,8	19,6
NORD EST	80,0	7,2	12,8
CENTRO	80,8	5,5	13,7
SUD + ISOLE	90,0	1,5	8,5
MEDIA	82,4	4,8	12,8

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 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.**

Solo a partire dagli anni '94 - '95 tutte le principali città hanno realizzato (nell'ambito dei nuovi Piani dei Parcheggi e dei Piani Urbani del Traffico) aree di sosta tariffata nelle zone più congestionate delle città e quindi introdotto questo elemento di regolazione come uno strumento utile per massimizzare l'uso degli spazi sempre meno disponibili, cercando di selezionare la destinazione d'uso e di offrire la possibilità di accesso e di sosta in queste aree. Sono stati fatti anche importanti passi avanti nella sensibilizzazione dei cittadini e delle istituzioni.

4. L'OFFERTA DI SOSTA SU STRADA E IN STRUTTURA: IL CONFRONTO CON L'EUROPA

Le principali città europee sono dotate di reti di trasporto pubblico efficienti in grado di assorbire oltre il 40 - 50% della domanda di mobilità urbana. Ad integrazione sono state realizzate diverse tipologie di infrastrutture di parcheggio secondo le appropriate finalità (destinazione, pertinenza o

interscambio), con un numero di posti auto congruo rispetto ai veicoli circolanti: ciò porta a un uso più conveniente degli spazi cittadini e quindi a città più efficienti e vivibili.

Dalla recente indagine “Data Survey” (European Parking Association - 2013) 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 arretrato rispetto al resto d’Europa. Se mancano le condizioni per investire, i parcheggi in struttura non vengono costruiti: è necessario convincere i pianificatori che è un fatto incontrovertibile che l’equilibrio economico della gestione di una struttura di parcheggio a pagamento a rotazione sia strettamente dipendente dalla domanda di parcheggio insoddisfatta nella zona di influenza del medesimo e, quindi, dalla regolamentazione della sosta in superficie che viene attuata in tale zona.

Per correggere lo squilibrio italiano sarebbe necessario realizzare 650.000 p.a., corrispondenti a una fila ininterrotta di automobili lunga circa 3.000 km, quanto la distanza tra Roma e Mosca.

5. LE CRITICITA’

Manca ancora la cultura della sosta e della mobilità a tutti i livelli, per cui in molti casi le scelte strategiche sono parziali e non determinano l’efficienza del sistema della mobilità nel suo complesso.

Gli ingredienti della congestione nelle città italiane sono il consistente parco auto circolante, le infrastrutture urbane inadeguate, il trasporto pubblico inefficiente, la mancanza di parcheggi, le **tariffe popolari e non usate come regolatori della domanda**, la bassa velocità commerciale, l’inquinamento atmosferico e ambientale, le **misure mirate a tamponare l’emergenza invece che a programmare**, la carenza di informazioni e i ritardi negli interventi. A questi si deve aggiungere il fatto che **il suolo pubblico non viene gestito come un bene primario di grande valore.**

Consideriamo inoltre che **ogni automobile** inizia e finisce i suoi viaggi in uno stallo di sosta, che può occupare 5 diversi stalli al giorno, che **passa almeno il 90% della sua vita ferma a motore spento**, occupando mediamente 9 mq. Il tema centrale quindi è la strategia da adottare per la gestione delle auto in sosta.

NON E’ VERO CHE.....

... I PARCHEGGI SONO ATTRATTORI DI TRAFFICO

Gli attrattori sono le attività o i servizi per i quali le persone si dirigono verso una certa zona. Guardiamo al resto d’Europa e ce ne renderemo conto: i parcheggi in struttura sono numerosissimi e non generano traffico (anzi lo diminuiscono perché riducono la circolazione passiva causata dalla ricerca del posto), il trasporto pubblico è diffuso, efficiente e assai utilizzato, le zone pedonali piacevoli, tutte condizioni per indurre la co-mobilità.

... LA SOSTA DEVE ESSERE GRATUITA

Il concetto è fuorviante, perché in realtà non esiste sosta gratuita: se non viene pagata dall’automobilista diventa un costo sociale a carico della comunità.

... LA TARIFFA DELLA SOSTA E’ UNA TASSA

In realtà la tariffa è il corrispettivo per l’uso di un bene primario, lo spazio pubblico, che deve poter essere utilizzato e condiviso da tutti coloro che ne hanno bisogno.

Inoltre è il vero strumento per produrre effetti importanti: l’equilibrio fra i diversi sistemi di trasporto, la riduzione dell’inquinamento, l’ottimizzazione dei consumi, l’accessibilità per le attività per cui è necessario l’uso del mezzo privato.

... DOVE C'È TRAFFICO C'È ATTIVITÀ

Dove c'è traffico, c'è traffico. Molte volte è impossibile fermarsi su uno stallone regolare: il 30% del traffico urbano è generato da persone che stanno cercando un posto per fermarsi. È opportuno invece trasformare certe zone strategiche in zone pedonali. È più utile avere un'alta concentrazione di persone a piedi piuttosto che in automobile, per assicurare la vitalità economica di certe zone delle città. E per fare questo occorre spostare la sosta dalla strada a strutture nelle immediate vicinanze.

6. I TRAGUARDI MANCATI

Solo nel 1989 la legge n. 122 (Tognoli) ha regolato il settore, individuando le categorie di parcheggi necessarie e prevedendo il finanziamento di quelli pubblici di interscambio e a rotazione. Lo scopo della legge: liberare le strade dalle auto, per migliorare la circolazione veicolare e poi pedonale. Dopo oltre 25 anni dalla sua entrata in funzione però solo una parte dei finanziamenti assegnati è stata impegnata e le prime importanti realizzazioni di strutture di parcheggio nei centri urbani si sono avute dopo la metà degli anni '90.

A conferma di tutto ciò, dopo i primi 10 anni di vigenza della Legge 122, come ha evidenziato la Corte dei Conti, circa il 50% dei fondi assegnati non era ancora stato utilizzato. E se un ulteriore 20% è passato dalla fase di impegno a quella realizzativa, è certo che una residua parte non è stata mai utilizzata.

La maggiore difficoltà nell'attuazione dei Piani Urbani dei Parcheggi è il raggiungimento dell'equilibrio economico nella gestione delle iniziative (che possa ammortizzare gli investimenti per la realizzazione) causata da sottovalutazioni nella fase di localizzazione, errato dimensionamento ed inesatta individuazione della tipologia di utenza alla quale è destinata la struttura, oltre a mancata regolazione, limitazioni all'accessibilità e tariffazione non idonea della sosta in superficie nelle zone di pertinenza. Il risultato: infrastrutture sottoutilizzate come regolatori della mobilità.

7. OBIETTIVI E STRATEGIE

La fase di riqualificazione urbana inizia con l'aumento dell'offerta di spazi per la sosta fuori dal sedime stradale.

LA GESTIONE INTEGRATA DELLA SOSTA COME STRUMENTO RIVITALIZZANTE DEI CENTRI URBANI ED EQUILIBRATORE DELLA MOBILITÀ URBANA

Nonostante l'introduzione di misure restrittive, si prevede ancora l'uso dell'automobile nei prossimi decenni, specialmente per quanto riguarda l'accesso alle aree interne delle città, per motivi di lavoro, commercio, studio, svago. La domanda di sosta infatti non è fine a sé stessa, ma è sempre la conseguenza di qualche altra necessità. In Italia è particolarmente accentuata per la cronica inefficienza del trasporto pubblico.

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, elemento centrale per il controllo del traffico, per la gestione e la pianificazione del trasporto nelle nostre città, dato che ha la capacità di condizionare direttamente il movimento delle automobili e il loro grado di penetrazione nei centri cittadini.

Quindi la gestione della sosta dovrebbe essere centrale per qualsiasi politica cittadina della mobilità.

LA POLITICA DELLA SOSTA: LE MISURE ESSENZIALI

Per una efficace politica della sosta, che ci avvicini alle realtà europee è necessario:

- confermare il ruolo centrale della sosta tariffata su strada;
- diminuire drasticamente la sosta pubblica gratuita su strada;
- rendere impossibile il parcheggio abusivo su strada;
- sostituire e/o integrare il parcheggio su strada con la costruzione di parcheggi;
- eliminare l'illegalità usando sanzioni, ganasce e carro attrezzi;
- introdurre sistemi di tariffazione per la sosta su strada, coordinati con la sosta in struttura e il trasporto pubblico;
- mettere a disposizione di ciascuna categoria di utenti (clienti, visitatori, residenti, pendolari, ecc.) tipologie (parcheggi di destinazione, pertinenziali e di scambio) e prodotti di sosta corrispondenti alle loro necessità.
- sviluppare sistemi di trasporto alternativi;
- destinare agli usi più appropriati lo spazio pubblico;
- condividere gli stalli per soddisfare bisogni diversificati in momenti diversi della giornata (*space sharing*).

LA POLITICA DELLA SOSTA: LA GESTIONE A SISTEMA

Sviluppare una politica integrata della sosta richiede una adeguata legislazione e organizzazione amministrativa.

Le strutture di sosta, sia nei parcheggi che su strada, dovrebbero essere gestite a sistema con regole chiare, applicate con coerenza e controllate regolarmente. Le multe per la sosta dovrebbero essere comminate secondo procedure rigorose. Soltanto allora il sistema funzionerà.

Se niente viene fatto, nessun dubbio che la situazione continuerà a peggiorare. L'autorità pubblica deve avere la necessaria volontà politica e gli operatori pubblici e privati devono essere pronti a cooperare e mettere in pratica soluzioni. Non ci sono due città uguali: i problemi della sosta sono sempre problemi specifici che devono essere risolti caso per caso.

LA POLITICA DELLA SOSTA: I PARCHEGGI

Quando vengono costruiti nel posto giusto e integrati nel piano della mobilità, i parcheggi danno un grande contributo alla vivibilità e vitalità economica delle città, perché si riducono gli spazi per la sosta lungo i bordi delle strade. Ciò significa:

- un più razionale utilizzo dello spazio, che porta ad avere più aree a disposizione dei pedoni;
- migliore circolazione del traffico, compresi trasporto pubblico e ciclisti;
- riduzione degli incidenti;
- meno automobilisti che cercano spazi per parcheggiare e di conseguenza meno traffico e inquinamento ambientale;
- accessibilità ai centri urbani;
- 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.

8. LE AZIONI

Poiché la congestione rappresenta un problema di notevole portata e compromette l'accessibilità, il Libro Bianco UE del 2011 individua possibili azioni d'intervento a partire dalle seguenti premesse:

- “le nuove tecnologie per i veicoli e la gestione del traffico saranno fondamentali per ridurre le emissioni provocate dai trasporti”;
- “l'infrastruttura determina la mobilità. Non è possibile realizzare cambiamenti di grande portata nel mondo dei trasporti senza il sostegno di un'adeguata rete e un uso più intelligente della stessa”.

COSA E' NECESSARIO FARE PER ARRIVARE A SOLUZIONI INCISIVE

- Intervenire in maniera coordinata ed integrata sul sistema della mobilità e della sosta in modo da garantire una maggiore accessibilità ai principali attrattori localizzati soprattutto nei centri urbani, nella logica della libera circolazione delle persone e delle merci;
- mettere in campo interventi che garantiscano un utilizzo intelligente della co-modalità coordinando la mobilità con l'offerta reale di sosta e del TPL;
- potenziare l'offerta di posti auto in strutture al fine di liberare spazio per la circolazione dei veicoli (aumentandone la velocità media);
- potenziare l'offerta di posti auto in parcheggi di interscambio in modo da favorire la co-modalità (autovettura e trasporto pubblico);
- applicare politiche tariffarie differenziate per categoria di sosta (su strada, in parcheggi in struttura, ecc.) e per zone della città (ZTL, zona centrale, periferia, ecc.), in modo da incentivare la sosta a rotazione, ridistribuire territorialmente la domanda di sosta in maniera più omogenea e ridurre la congestione: la tariffa è la vera leva che condiziona la scelta del mezzo di trasporto;
- applicare tariffe maggiori per la sosta su strada (con eventuali limiti temporali) rispetto a quella in struttura.

9. LE RICHIESTE DI AIPARK AL PARLAMENTO E AL GOVERNO

- **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, ad esempio:
 - competenze degli ausiliari ed estensione della loro area di intervento (testo di legge già approvato dalle varie commissioni di Camera e Senato, dormiente dal 2007);
 - responsabilità del gestore in merito alla copertura assicurativa delle vetture;
 - definizione degli introiti dall'attività come corrispettivo, compreso il valore dell'IVA (e non come un tributo);
 - definizione stessa di autorimessa, parcheggio e sosta tariffata;
 - ottimizzazione degli standard urbanistici e relativo uso dell'offerta di sosta;
 - fiscalità locali coerenti con il ruolo di servizio pubblico;
 - adeguamento del Codice della Strada per disciplinare l'utilizzo dei sistemi digitalizzati per il controllo e la gestione della sosta tariffata su strada.

- **Investimenti infrastrutturali e 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; 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'authority centrale sulla mobilità, un settore per le infrastrutture urbane,** operando in sinergia con l'Unità Tecnica Finanza di Progetto.

10. LE RICHIESTE DI AIPARK ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

- **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:** essenziale per il successo delle realizzazioni.
- **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.
- **RISORSE ECONOMICHE:** è il momento di impegnare direttamente tutte le risorse disponibili per la realizzazione delle strutture di parcheggio. E' necessario reinvestire una parte degli utili provenienti dalla sosta e gli introiti 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. **Gli Associati di AIPARK sono in grado di fare ricorso anche a fondi privati per la realizzazione di infrastrutture e sistemi di sosta.**
- **ARMONIZZAZIONE DELLA FISCALITÀ LOCALE:** 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.

11. CONCLUSIONI

La sosta (regolamentata e in struttura) è un settore la cui attività prevalente è di servizio; genera opportunità per il settore delle costruzioni, delle tecnologie, e offre importanti opportunità occupazionali: il gap infrastrutturale è attualmente stimato in 650.000 posti auto.

La sosta a pagamento 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.

Infatti un efficiente sistema della sosta contribuisce a:

- incrementare l'uso del sistema del trasporto pubblico;
- sviluppare forme alternative di trasporto;
- favorire la realizzazione dei parcheggi in struttura in *project financing*;
- ottimizzare gli spazi pubblici e realizzare aree pedonali;
- intensificare e consolidare le attività commerciali e turistiche;
- incrementare i valori immobiliari.

AIPARK ribadisce che la gestione della sosta è il servizio centrale al sistema della mobilità urbana e potenzia e arricchisce l'efficienza funzionale delle città.

AIPARK conferma la vocazione delle imprenditorialità presenti al suo interno a concorrere allo sviluppo della carente dotazione infrastrutturale dei sistemi della sosta italiana.

AIPARK si propone per sviluppare un ruolo di collaborazione con la Pubblica Amministrazione mettendo a disposizione il patrimonio di conoscenze ed esperienze dei suoi Associati, maturato nel contesto nazionale ed internazionale.

**Le città italiane oggi sono definite “belle e invivibili”:
AIPARK si propone per contribuire a renderle nuovamente “vivibili”.**

**I dati riportati in questo documento sono tratti da rapporti di:
ACI, AIPARK, ANCE, EPA, EUROMOBILITY, ISFORT, ISTAT**