

## E-PARKING

Linee Guida per la digitalizzazione della sosta  
con dispositivi elettronici



*Novembre 2021*

*Questo documento è stato realizzato nell'ambito del Gruppo di Lavoro promosso da AIPARK e TTS Italia per la diffusione del digital ticketing nella sosta.*

*A tale lavoro hanno contribuito in modo fattivo: 5T, ACI, ADR Mobility, Atac, ATM Milano, Autostrade per l'Italia, Easypark, Engineering, IMQ, Municipia, OpenMove, ParkVia, Pluservice/MyCicero, Skidata, Smarticket.it, Software Link, Telepass, Trenitalia, digITAllog.*

*Il documento è il risultato di un progetto in cui operatori pubblici e privati hanno messo in comune le loro esperienze per definire le regole per assicurare un servizio migliore per Utenti, Gestori e Enti Concedenti ed una sana competizione per un mercato aperto e trasparente.*

*Ringraziamo tutti coloro che hanno creduto in questo progetto ed investito in esso il proprio tempo.*

*Ing. Leonardo Domanico*

*TTS Italia - Responsabile Nuovi Progetti*

*Ing. Stefano Andreani*

*AIPARK - Chairman Commissione DIGIT*

<b>INDICE</b>	<b>pag.</b>
DEFINIZIONI E DESCRIZIONI .....	4
EXECUTIVE SUMMARY .....	5
IL GRUPPO DI LAVORO .....	7
SEZIONE 1 - RACCOMANDAZIONI SUL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA .....	9
1.1 Raccomandazioni per accelerare la digitalizzazione .....	9
1.2 Raccomandazioni per migliorare la qualità del servizio delle app verso gli utenti e i gestori della sosta .....	13
1.3 Possibili evoluzioni future .....	14
SEZIONE 2 - RACCOMANDAZIONI TECNICHE E ARCHITETTURALI .....	15
SEZIONE 3 – APPENDICI .....	17
3.1 Chi è AIPARK .....	17
3.2 Chi è TTS Italia .....	21

## DEFINIZIONI E DESCRIZIONI

Definizione	Descrizione
App di sosta (o app)	Dicitura abbreviata per indicare un'applicazione software per dispositivi smartphone, palmari e, più recentemente, tablet e computer desktop o embedded (on-board).
Ente Concedente	Ente che affida tramite procedura ad evidenza pubblica o in forma diretta la gestione del servizio.
Gestore/Concessionario della Sosta (o Gestore)	Organizzazione (Ente o Azienda) incaricata dal Comune della gestione del servizio di sosta regolamentata a pagamento su strada.
Operatore Telematico (o Service Provider)	Azienda che ha stipulato un accordo con il Gestore della Sosta e vende servizi agli Utenti tramite canali digitali.
Parking Collector	Piattaforma software che ha la funzione di collezionare i dati di sosta dagli Operatori Telematici.
Utenti	Cittadini, figure professionali o imprese che utilizzano i servizi dell'Operatore Telematico e / o delle app.
Verificatori (o Accertatori)	Operatori che verificano, per conto del Gestore, la regolarità del titolo di sosta da parte degli Utenti, secondo le modalità ed i vincoli indicati nel documento.

## EXECUTIVE SUMMARY

### OBIETTIVI DEL DOCUMENTO

- **Accelerare la digitalizzazione del servizio di pagamento della sosta**, che attualmente in Italia è molto indietro rispetto alla gran parte dei Paesi europei.
- **Migliorare la qualità del servizio degli Operatori Telematici, sia verso i Gestori della Sosta che verso gli Utenti finali**. Questo secondo obiettivo dovrà essere perseguito in modo tale che non vi sia un freno alla digitalizzazione della sosta, che rimane l'obiettivo primario.

Tali obiettivi verranno perseguiti tramite la formulazione di raccomandazioni sia verso i Gestori della Sosta, pubblici e privati, gli Operatori Telematici, che verso gli Enti Concedenti. Le raccomandazioni sono la sintesi di best practice concordate tra gli operatori del settore. Le raccomandazioni, inoltre, sono da intendersi solo come suggerimenti non vincolanti e non intendono essere da base per provvedimenti di carattere legislativo o regolatorio. L'incertezza sul progresso tecnologico e commerciale del mercato della sosta e le specificità, sia delle singole app che dei Gestori della Sosta, infatti, non consentono attualmente di formulare delle regole rigide o formali senza che queste rischino di fare da vincolo al progresso della digitalizzazione.

L'accelerazione della digitalizzazione, di cui questo documento è fautore, comporterà importanti vantaggi.

- Per i Comuni e i Gestori: avere dati certi e in real/near-real-time sull'attività dei Gestori della Sosta, la possibilità di avere un'infrastruttura tecnologica in grado di abilitare altri e più avanzati servizi per la Smart City, la possibilità di offrire migliori servizi di mobilità; ad esempio la possibilità di segnalare agli Utenti le zone dove indicativamente si potrebbe trovare più facilmente parcheggio (parking guidance) o l'integrazione tra la sosta e la bigliettazione, o tra la sosta e la mobilità dolce e sostenibile (park and ride).



La possibilità inoltre, di pianificare gli spazi e le tariffe di sosta in modo più razionale grazie ai dati (big data), monitorando la durata della sosta e l'intensità della domanda, in modo tale da indirizzare scelte funzionali e migliorare la mobilità.

- Per i Cittadini: minore congestione di traffico e la possibilità di accedere facilmente a servizi che migliorano la vivibilità delle città, come ad esempio l'avviso di scadenza della sosta e la possibilità di estenderla dal proprio smartphone, o anche il suggerimento di recarsi in parcheggi in struttura (o usare mezzi alternativi) per andare in una zona dove difficilmente si trova parcheggio su strada.
- Per i Gestori della Sosta: oltre a disporre di ulteriori dati sull'andamento dello svolgimento della sosta per permettere una continua attività di analisi e ottimizzazione, anche la possibilità di facilitare l'introduzione della gestione dei processi, ad esempio di regolazione e sanzionamento con strumenti digitalizzati con l'ottimizzazione dei percorsi degli Accertatori.

## IL GRUPPO DI LAVORO

Il **Gruppo di Lavoro** è stato promosso dalle Associazioni **AIPARK** e **TTS Italia** ed ha coinvolto stakeholder sia del mondo della domanda che dell'offerta.

**AIPARK - Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità** nasce nel 1991 e rappresenta i più importanti operatori del settore dei servizi a livello nazionale e locale, pubblici e privati, professionalmente competenti nella gestione dei parcheggi in struttura e della sosta tariffata su strada e il settore industriale a supporto dell'attività di gestione. Un comparto che opera con i propri associati in più di 250 città italiane, servendo una popolazione di oltre 22.000.000 cittadini.

AIPARK aderisce all'**EPA - European Parking Association** e partecipa a progetti europei sulla mobilità sostenibile. Dal 2015 AIPARK ha la Presidenza dell'EPA con il suo Segretario Generale. EPA, con il contributo anche di AIPARK, è attiva in ISO nella definizione di standard internazionali per la comunicazione del settore con tutti gli stakeholder della mobilità urbana, grazie al lavoro dell'**Alliance for Parking Data Standards (APDS)**, che rappresenta circa 9.000 società in Europa, Nord America e Regno Unito.

AIPARK ha contribuito ad introdurre nuove leggi e ad apportare modifiche alla legislazione nazionale e locale per consentire una rispondenza alle esigenze del settore. Questa attività propositiva ha ottenuto un grande successo con l'approvazione della Legge 2020/120, che prevede l'estensione dei poteri degli ausiliari del traffico e l'uso della digitalizzazione per la gestione della sosta e le attività regolatorie.

Nella sua attività trentennale l'Associazione ha diffuso cultura della sosta nell'ambito della mobilità urbana, organizzando congressi internazionali, nazionali e workshop, svolgendo corsi di formazione e pubblicando testi, indagini e documenti per il settore.

AIPARK svolge anche l'attività di certificazione di qualità dei parcheggi in struttura e della sosta su strada con l'ESPA – European Parking Standard Award



**TTS Italia - Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza** rappresenta il settore italiano degli ITS (Intelligent Transport Systems), riunendo i principali stakeholder pubblici e privati del comparto nazionale. Attualmente TTS Italia annovera circa 90 associati tra aziende del settore industriale, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, Enti Locali, enti di ricerca e dipartimenti universitari.

La **missione** di TTS Italia è promuovere lo sviluppo e l'implementazione degli ITS per trasporti più sicuri, efficienti e sostenibili per tutte le modalità (strada, ferrovia, mare, aereo), anche fornendo un supporto tecnico agli organi istituzionali, sia centrali che locali, nella definizione delle politiche e delle strategie per il settore degli ITS.

A febbraio 2014 inoltre, TTS Italia ha lanciato anche una **Piattaforma degli Enti Locali**, in continuo ampliamento, alla quale hanno aderito a titolo gratuito le città metropolitane, piccole realtà, nonché alcune delle Regioni più attive. Obiettivo della Piattaforma è di sensibilizzare le amministrazioni sulle tematiche relative ai Sistemi Intelligenti di Trasporto e fornire servizi di informazione e di formazione sugli ITS al personale tecnico degli Enti. Il fine ultimo è di sensibilizzare gli Enti Locali sui benefici tangibili che gli ITS possono apportare attraverso azioni di conoscenza per i decisori e per i tecnici.

TTS Italia infine, fa anche parte di un **Network internazionale** costituito dalle Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali e rappresenta il settore italiano degli ITS nei principali eventi internazionali.



## SEZIONE 1

### RACCOMANDAZIONI SUL FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA

Le seguenti raccomandazioni, per i Gestori della Sosta e gli Operatori Telematici, sono la sintesi di best practice concordate tra gli operatori del settore per assicurare un'attività integrata per gli Enti Concedenti come strumento di gestione a servizio delle nuove strategie sulla mobilità urbana. Le raccomandazioni sono da intendersi come suggerimenti non vincolanti e non intendono essere da base per provvedimenti di carattere legislativo o regolatorio. L'incertezza sul progresso tecnico e commerciale del mercato della sosta e le specificità, sia delle singole app che dei Gestori della Sosta, non consentono attualmente di formulare delle regole rigide senza che queste rischino di fare da vincolo al progresso della digitalizzazione.

#### 1.1 RACCOMANDAZIONI PER ACCELERARE LA DIGITALIZZAZIONE

La presente sezione contiene raccomandazioni per i Gestori sulle modalità operative da applicarsi d'intesa con gli Enti Concedenti nel configurare le scelte strategiche; esse raccolgono le best practice per accelerare la digitalizzazione dei pagamenti della sosta su strada.

Si rivolgono le seguenti raccomandazioni al Gestore della Sosta:

- **Dematerializzazione dei titoli di sosta.** Per introdurre la digitalizzazione della sosta è necessario che la targa dell'auto oppure, in generale, un identificativo elettronico del veicolo (*Electronic Vehicle Identification*) diventi il "ticket" virtuale per la sosta.
- **Adozione di app di sosta.** Il Gestore della Sosta adotta sempre app per il pagamento della sosta; è ideale avere una pluralità di app, dando così all'utente la possibilità di scegliere quale adottare.
- **Visibilità del servizio delle app di sosta.** Il Gestore della Sosta rende sempre visibili agli Utenti finali tutte le app di sosta attive; ciò viene fatto sia sui parcometri, tramite apposizione degli adesivi di ciascuna app, sia sulla segnaletica verticale (in quest'ultima qualora possibile).

- **Adozione dei parcometri digitali.** Il Gestore della Sosta, progressivamente e d'intesa con gli Enti Concedenti, provvederà alla sostituzione dei parcometri analogici (senza inserimento targa) con parcometri digitali (con inserimento targa), in modo da rendere possibile la verifica del pagamento della sosta esclusivamente con metodi digitali (ad esempio scansione della targa).
- **Adozione di un sistema di permessi digitale.** Il Gestore della Sosta adotta un sistema di gestione di permessi digitale, che consenta:
  - la richiesta, il pagamento ed il rinnovo del permesso interamente online;
  - la verifica del permesso con metodi digitali (ad esempio scansione della targa).
- **Verifica della sosta esclusivamente con sistema digitale.** Il Gestore della Sosta adotta un sistema di verifica in tempo reale del pagamento della sosta digitale (ad esempio scansione della targa).
- **Sanzionamento della sosta con sistema digitale.** Il Gestore adotta un sistema di sanzionamento digitale allineato con il sistema di controllo (ad esempio produzione elettronica e trasmissione digitale dei dati al sistema di gestione delle sanzioni).
- **Rimozione obbligo di esposizione segnaletica visiva** (talloncino app). Il Gestore implementa processi di verifica automatizzata delle targhe in modo che, da una parte, si eviti la necessità per gli Utenti finali di esporre vetrofanie o permessi cartacei o qualsiasi altra segnalazione visiva nella propria auto e, dall'altra, si renda più sicuro, efficace ed efficiente il sistema di controllo. È a carico dell'addetto alla verifica della regolarità della sosta l'accesso al sistema on-line per verificare, prima di emettere un verbale di contravvenzione, se la sosta è stata gestita tramite app. Dalle esperienze maturate sul campo negli scorsi anni infatti, gli operatori sono unanimi nel ritenere che il requisito di posizionare un foglio/talloncino sul parabrezza con il nome dell'app (ad oggi vigente in vari comuni italiani) sia un grosso ostacolo alla digitalizzazione poiché introduce un "media break" che ostacola l'uso del servizio digitale ed induce nell'utente timori, ad oggi ingiustificati, riguardo all'affidabilità del sistema di verifica.



- **Procedura di annullamento della sanzione.** Il Gestore della Sosta può prevedere l'implementazione di una procedura, solo se deliberato dall'Amministrazione Comunale di riferimento, di annullamento in autotutela (all'interno di un arco temporale coerente e congruo con le modalità di pagamento della sanzione), da parte di un Utente pagante, di un verbale erroneamente comminato. Tale processo potrà essere attivato dal Gestore della Sosta d'intesa con l'Operatore Telematico su richiesta dell'Utente. Il Gestore provvederà al controllo del pagamento realmente effettuato dall'Utente sul portale web con tutti gli eventi di sosta che l'Operatore Telematico mette a disposizione del Gestore ed avviare il processo di annullamento in autotutela della sanzione.
- **Servizio di Parking Collector.** Nel caso di utilizzo di un servizio di Parking Collector, il Gestore adotta degli obiettivi di service level del Parking Collector e, d'intesa con il provider del servizio e l'operatore telematico, concorda i processi per la gestione di eventuali disservizi.
- **Garanzie accessorie.** Il Gestore della Sosta può non prevedere fideiussioni o assicurazioni a carico dell'Operatore Telematico. Eventualmente, a tutela dei mancati riversamenti dell'Operatore Telematico nei confronti del Gestore, al loro posto può essere richiesta all'Operatore Telematico, in alternativa, una delle seguenti operazioni:
  - un versamento infruttifero in conto garanzia di valore uguale a quello di una fideiussione o assicurazione;
  - l'acquisto anticipato dei pacchetti di titoli di sosta che poi l'Operatore Telematico metterà a disposizione dei propri Utenti.
- **Trasparenza.** Il Gestore, in accordo con gli Operatori Telematici, garantisce piena trasparenza del pricing applicato, indicando quale parte del costo totale è dovuta alla sosta e quale parte è dovuta ai servizi a valore aggiunto. A titolo esemplificativo, le tariffe applicate vengono pubblicate nel sito internet sia del Gestore sia degli Operatori.



- **Costi aggiuntivi.** Nello spirito di riconoscere l'importanza ed il valore dell'introduzione delle piattaforme di pagamento digitale (riduzione dei costi di gestione contanti, aumento dei dati di analisi, eventuale assistenza all'utente effettuata dall'Operatore Telematico d'intesa con il Gestore, ecc.), non dovrebbero gravare sugli Operatori Telematici i costi di integrazione ed introduzione dei sistemi stessi.
- **Disponibilità dei dati verso la Pubblica Amministrazione.** Il Gestore rende disponibile alla Pubblica Amministrazione, ed in particolare al dipartimento responsabile per la gestione del servizio del Comune, i dati digitali della sosta. I dati sono resi disponibili nel rispetto del GDPR. I dati sono resi disponibili anche in tempo reale (ad esempio tramite il Parking Collector). Il formato dei dati rispetta gli standard internazionali ed in particolare gli standard dell'Alliance for Parking Data Standards. La Pubblica Amministrazione ha così la possibilità di utilizzare i dati della sosta per migliorare la propria offerta di mobilità ed in genere di servizi nei confronti dei cittadini.
- **Obblighi e best practice.** Gestendo un servizio pubblico, il Gestore adotta tutti gli obblighi e le best practice della Pubblica Amministrazione per l'attivazione e la gestione dei servizi digitali (CAD, AGID, ecc.).



## 1.2 RACCOMANDAZIONI PER MIGLIORARE LA QUALITÀ DEL SERVIZIO DELLE APP VERSO GLI UTENTI E I GESTORI DELLA SOSTA

Questa sezione contiene raccomandazioni formulate nei confronti degli Operatori Telematici. Esse hanno come obiettivo di migliorare sia l'esperienza degli Utenti che l'interazione tra Operatore Telematico e Gestore della Sosta.

Si rivolgono le seguenti raccomandazioni all'Operatore Telematico:

- **Sistemi e processi.** L'Operatore Telematico si dota di processi che migliorino la qualità ed affidabilità delle app di sosta, ad esempio:
  - Presidio per la gestione di problematiche infrastrutturali legate all'erogazione del servizio.
  - Business Continuity Plan.
  - Incident Response Plan.
  - Piano di sicurezza informatica.
  - Customer Care per gli Utenti finali che risponde in orario coerente con il periodo in cui è maggiormente utilizzata la sosta tariffata.
  - Compliance GDPR.
- **Gestione dei dati.** Al fine di supportare il Gestore nella conoscenza e nella pianificazione delle migliori politiche di gestione del territorio e dei servizi ai cittadini e consentire ai Gestori di perseguire l'obiettivo di rendere disponibili i dati nei confronti della Pubblica Amministrazione stessa, l'Operatore Telematico, a sua volta, rende disponibile al Gestore e se richiesto all'Ente Concedente i dati digitali della sosta; i dati sono resi disponibili nel rispetto del GDPR; il formato dei dati rispetta gli standard internazionali e in particolare gli standard dell'Alliance for Parking Data Standards.
- **Tracciabilità.** L'Operatore Telematico adotta esplicitamente, nei confronti del Gestore, tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'Art. 3 della Legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche.



### 1.3 POSSIBILI EVOLUZIONI FUTURE

L'attuale versione di questo documento si riferisce alla gestione della sosta tariffata su strada. Altre funzionalità, sebbene correlate a tale servizio, sono escluse da esso e saranno oggetto di versioni successive o di altri documenti dedicati. In particolare, sono di interesse da parte del gruppo di lavoro le seguenti funzionalità:

- raccolta dei dati geografici delle soste, ove disponibili ed in conformità con la normativa sulla privacy, per agevolare l'amministrazione nelle politiche legate alla mobilità, in conformità con i requisiti del Regolamento Delegato (UE) 2017/1926 del 31 maggio 2017, che disciplina i servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
- pagamento delle soste in struttura;
- informazioni riguardanti la disponibilità dei posti auto;
- integrazione alla banca dati della motorizzazione per consentire di applicare automaticamente ed in sicurezza sconti alla tariffa oraria in funzione della categoria del veicolo;
- verifica dei permessi dei residenti e categorie speciali;
- acquisto autorizzazioni per l'accesso in ZTL;
- acquisto autorizzazioni per accesso a strade soggette a pedaggio in modalità "Free Flow";
- integrazione ad un sistema di notifica digitale delle multe in tempo reale, alimentato dai Gestori aderenti all'E-parking.

Gli stakeholder pubblici e privati coinvolti nell'implementazione delle specifiche di *Standard E-parking* sono invitati a tenere in considerazione la roadmap evolutiva del servizio per pianificare opportunamente l'evoluzione della propria infrastruttura locale.

## SEZIONE 2

### RACCOMANDAZIONI TECNICHE E ARCHITETTURALI

In questa sezione vengono proposte delle raccomandazioni generali per l'architettura del pagamento della sosta digitalizzata.

- Il Parking Collector raccoglie tutti i dati digitali sulle soste effettuate, compresi in particolare i dati di:
  - app di sosta;
  - parcometri con inserimento targa;
  - sistemi di permessi di sosta digitali.
- La raccolta dei dati digitali sulle soste effettuate avviene in tempo reale o quasi-reale, in modo che la verifica del pagamento della sosta possa avvenire in tempo reale o near-real-time tramite chiamata al Parking Collector.
- Fra i dati raccolti sono inclusi in particolare, nel rispetto del GDPR, i dati che permettano la migliore localizzazione possibile della transazione di sosta. Per esempio: per le app, le coordinate geografiche al momento del pagamento; per i parcometri, il numero e/o le coordinate geografiche del parcometro; dove ci siano stalli numerati, il numero di stallo.
- Il Parking Collector rende disponibili in tempo reale i dati di sosta ai sistemi di controllo della sosta (ad esempio app per il controllo della sosta, siti web, sistemi automatizzati a telecamera mobile, ecc.).
- Il controllo della sosta per le soste pagate tramite sistemi digitali (app, parcometri con inserimento targa, ecc.) avviene in modo digitale. Come corollario, nel caso che il 100% delle soste sia digitale, il controllo della sosta può avvenire tramite una singola chiamata al Parking Collector. Questo renderà il controllo della sosta molto semplice e veloce, renderà più certo il sanzionamento in caso di mancato pagamento ed aiuterà il Gestore ad aumentare la compliance (la percentuale di Utenti che paga l'effettivo utilizzo della sosta).





- L'attività di regolamentazione e il sanzionamento sono svolti tramite applicativo digitale fortemente integrato al controllo (ad esempio in modo da auspicabilmente emettere la sanzione contestualmente al controllo, ove possibile). Questo renderà ulteriormente efficiente la gestione della sosta.

## SEZIONE 3 APPENDICI

### 3.1 CHI È AIPARK

**AIPARK - Associazione Italiana Operatori Sosta e Mobilità**, con circa 90 associati, dal 1991 rappresenta i più importanti operatori del settore dei servizi della sosta a livello nazionale e locale, pubblici e privati, professionalmente competenti nella gestione dei parcheggi in struttura e della sosta tariffata su strada e il settore industriale a supporto dell'attività di gestione. Un comparto che opera con i propri associati in più di 250 città italiane, servendo una popolazione di oltre 22.000.000 cittadini. Imprese che operano quotidianamente con grande senso di responsabilità, consapevoli del ruolo essenziale che svolgono in un settore strategico quale quello della mobilità urbana (nel cui ambito rientra l'attività dell'Associazione), che ha come obiettivo l'equilibrio economico e sociale e che garantisce la funzionalità e l'accessibilità sostenibile delle nostre città in tutto il Paese.

AIPARK è indipendente e riconosciuta in ambito nazionale ed internazionale:

- veicola lo scambio di informazioni e rappresenta gli interessi del settore ai tavoli istituzionali (Parlamento, Ministeri, Commissioni EU, Banca d'Italia, ANCE, CONFCOMMERCIO, ANCI, ...);
- opera per l'approvazione di normative volte allo sviluppo del settore della sosta e della mobilità;
- promuove l'esame e l'applicazione di tecnologie innovative;
- promuove la cultura della sosta nell'ambito della mobilità urbana organizzando congressi e convegni nazionali e internazionali e workshop ed elaborando *Position Paper*;
- propone corsi di formazione, testi, indagini, e documenti per il settore.

AIPARK aderisce all'**EPA - European Parking Association** (associazione che raggruppa gli operatori di 22 paesi europei, con circa quaranta milioni di posti auto tariffati e più di cinquecentomila addetti, che generano annualmente risorse per oltre ventisei miliardi)



e partecipa a progetti europei sulla mobilità sostenibile. Dal 2015 AIPARK ha la Presidenza dell'EPA con il suo Segretario Generale.

### CONTESTO LEGISLATIVO

L'Associazione ha contribuito ad introdurre nuove leggi e ad apportare modifiche alla legislazione nazionale e locale per consentire una rispondenza alle esigenze tecnico/amministrative del settore:

- esonero dall'obbligo di certificazione dei corrispettivi per i sistemi di pagamento della sosta (D.P.R. n. 696/1996);
- istituzione della figura dell'ausiliario della sosta (art. 17 commi 132 e 133 della Legge 15 maggio 1997, n. 127 *Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e controllo*);
- co-firmataria nel 2001 con le Associazioni Sindacali Confederali e con l'assistenza di Confcommercio-Imprese per l'Italia del CCNL *per i dipendenti da aziende del terziario della distribuzione e dei servizi* per le attività degli ausiliari della sosta e dei parcheggi;
- strumenti di pagamento elettronici (cellulari o altri analoghi dispositivi) utilizzabili anche per il pagamento di servizi di parcheggio, di bike sharing, di accesso ad aree a traffico limitato e di analoghi sistemi di mobilità e trasporto (Legge di Stabilità n. 147/2013, entrata in vigore il 1° gennaio 2014);
- PPP – Partenariato Pubblico Privato: partecipazione al tavolo di lavoro con ANCE, ANCI, ABI e altri che ha portato alla predisposizione delle *Linee Guida per la predisposizione delle convenzioni di concessione e gestione – Settore della sosta*;
- Codice della Strada: elaborati e presentati più volte emendamenti, fino all'approvazione della Legge n. 120 dell'11 settembre 2020, *Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*. L'articolo 12bis - *Prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta e fermata* stabilisce il ruolo di Pubblico Ufficiale per gli ausiliari ed estende e ottimizza i loro poteri di controllo e sanzionamento a tutte le irregolarità nella sosta, nell'ambito delle aree soggette a tariffazione.



## GLI STANDARD

È diventata chiara la necessità di usufruire di standard appropriati per lo scambio di dati man mano che il numero di attori nel settore della sosta è aumentato, insieme alla complessità delle interazioni tra di loro.

EPA, con il contributo anche di AIPARK, sta terminando la pubblicazione di standard internazionali per la comunicazione del settore con tutti gli stakeholder della mobilità urbana grazie al lavoro dell'**Alliance for Parking Data Standards (APDS)**, un'organizzazione no-profit fondata nel 2018 dalla European Parking Association, dalla British Parking Association e dallo statunitense International Parking & Mobility Institute. APDS continua a sviluppare specifiche internazionali comuni basate sul consenso per i dati per la sosta dei veicoli. All'interno di APDS sono presenti grandi gestori di sosta e fornitori di attrezzature e servizi, con il coinvolgimento delle parti interessate: industria automobilistica, sviluppatori IT, servizi, società di dati cartografici, fornitori di app ed altri.

La specifica APDS è stata sviluppata da gruppi di lavoro di esperti del settore, con una forte partecipazione europea, per soddisfare le esigenze delle diverse parti interessate. Nel 2019 è stata presentata all'ISO perché formasse la base di uno standard ISO globale per i dati sui parcheggi. Lo standard risultante dovrebbe raggiungere una maturità stabile entro il 2021, con la pubblicazione formale prevista a metà 2022.

Le organizzazioni europee del settore della sosta e dei parcheggi sostengono fortemente APDS e molte stanno attualmente sviluppando prodotti e servizi conformi a APDS-ISO TS/5206-1.

Questi standard per i protocolli internazionali riferiti alla sosta sono stati già approvati da DATEX II in sostituzione dei suoi. Il protocollo DATEX II, promosso dall'Unione Europea e convertito in standard, è il formato che rende disponibili le informazioni sul traffico nella rete stradale, come previsto dalla direttiva europea sugli Intelligent Transport Systems, recepita in Italia nel 2012.



## **CERTIFICAZIONE ESPA**

AIPARK, in collaborazione con l'EPA, ha istituito in Italia l'EUROPEAN PARKING STANDARD AWARD. L'ESPA è nato per migliorare l'immagine e la qualità dei parcheggi in struttura e dei servizi forniti e garantire sicurezza e comodità ai clienti. È assegnato a parcheggi pubblici che rispondono a una serie di precisi requisiti e applicato nei 22 Paesi EPA.

L'ESPA On-Street è nato per valorizzare la qualità della gestione delle attività che compongono il servizio della sosta su strada.

In Italia sono già state certificate 26 strutture o gestioni di sosta su strada.

### 3.2 CHI È TTS Italia

**TTS Italia** è l'**Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza**, fondata nel 1999 da un gruppo di organizzazioni pubbliche e private attive nel settore dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (**ITS - Intelligent Transport Systems**) sull'esempio offerto da altre associazioni nazionali quali ITS America, ITS Japan, ITS Canada, ITS United Kingdom, ITS France, ITS Australia, ecc.

TTS Italia è un'**associazione no profit** e rappresenta il settore italiano degli ITS, riunendo i principali stakeholder pubblici e privati del comparto nazionale. Attualmente TTS Italia annovera circa 90 associati tra aziende del settore industriale, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, Enti Locali, enti di ricerca e dipartimenti universitari.

La **missione** di TTS Italia è promuovere lo sviluppo e l'implementazione degli ITS per trasporti più sicuri, efficienti e sostenibili per tutte le modalità (strada, ferrovia, mare, aereo), anche fornendo un supporto tecnico agli organi istituzionali, sia centrali che locali, nella definizione delle politiche e delle strategie per il settore degli ITS.

Gli ITS sono uno strumento fondamentale per la realizzazione della **smart mobility** e possono apportare benefici importanti sia per il settore pubblico, attraverso la riduzione delle esternalità, sia per il settore privato, con la creazione di opportunità di business, sia soprattutto per l'utente del sistema dei trasporti, che può usufruire di servizi di mobilità più confortevoli, più efficienti e più rispettosi dell'ambiente.

La **sfida** che l'Associazione si è posta fin dalla sua fondazione è di creare le condizioni normative e tecniche per la diffusione della smart mobility in Italia, obiettivo per il quale il settore pubblico è assolutamente fondamentale per creare le opportune condizioni di sviluppo.

TTS Italia, nel corso della sua oramai ventennale attività, ha collaborato attivamente con le istituzioni, in particolare con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), nella definizione delle principali normative che regolano tale settore in Italia. In particolare, TTS Italia ha supportato il MIMS, come autorità nazionale, nel processo di elaborazione della Direttiva 2010/40/UE, la cosiddetta Direttiva ITS, che rappresenta il

quadro normativo europeo del settore degli ITS. Successivamente, TTS Italia ha lavorato insieme al MIMS per la redazione del Decreto ITS del 1° Febbraio 2013, del Decreto sulla Bigliettazione Elettronica del 27 Ottobre 2016, del Decreto sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) del 4 Agosto 2017 e del Decreto sulle Smart Road e la Guida Autonoma del 28 Febbraio 2018, nonché, su incarico del MIMS, ha coordinato le attività che hanno portato alla definizione del **Piano d'Azione ITS Nazionale** adottato dal MIMS stesso a Febbraio del 2014 e che indica le priorità del Paese per il settore degli ITS in un orizzonte temporale di cinque anni, come previsto dalla Direttiva Europea 2010/40/UE.

L'Associazione è da sempre convinta che lo sviluppo diffuso degli ITS sul territorio nazionale debba passare attraverso il coinvolgimento degli Enti Locali, che sono i principali attori per l'attuazione delle politiche di mobilità. A tale proposito, TTS Italia ha lanciato nel 2014 una **Piattaforma degli Enti Locali** con l'obiettivo primario di creare un tavolo tecnico di confronto sul tema degli ITS in un terreno neutro tra il mondo dell'offerta e quello della domanda, rappresentato dagli Enti Locali. A dimostrazione dell'interesse dell'iniziativa, alla Piattaforma, che è in continuo ampliamento, hanno aderito a titolo gratuito le principali città metropolitane, piccole realtà, nonché alcune delle Regioni più attive.

Infine, TTS Italia fa anche parte di un **Network internazionale** costituito dalle Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali e rappresenta il settore italiano degli ITS nei principali eventi internazionali.

## GLI ASSOCIATI

### Soci Fondatori

- ACI • Atac • A4 Mobility • Movyon • Satap • Swarco • Targa Telematics

### Soci Sostenitori

- Engine • Safety21 • Sinelec



### **Soci Ordinari**

- 4ICOM Italia • 5T • AEP Ticketing Solutions • Aesys • AlgoWatt • Almaviva • Anas • Autoroute • Autovie Venete • AVR Tech • Berenice International Group • Bloomfleet • Bridge129 • CNR – ITAE • Comark • Datamed/Divisione DataInfomobility • digITALog • DUEL • Eltraff • Eng System • Engineering Ingegneria Informatica • Enotravel • ESRI Italia • Famas System • FIT Consulting • Geotab • HERE Italy • Hexagon • IMQ • International Central Sat • Iveco • Kapsch • Kria • MacNil • Maggioli • MAIOR • Memex • Municipia • Octo Telematics • OpenMove • Pin Bike • Pluservice • Project Automation • PTV SISTeMA • PwC - PricewaterhouseCoopers • QMap • RSM - Roma Servizi per la Mobilità • Scania • Selea • Smartticket.it • Sodi Scientifica • Solari di Udine • Sprinx Technologies • Stellantis • T Bridge • Tattile • TEC Systems Engineering/La Semaforica • Tecnositaf/Gruppo Sitaf • Telecom Italia • Thetis IT • Tiemme • T.Net • Trafficlub • Traffic Technology • Trenitalia • Velocar • Viasat Group • Vix Technology

### **Amministrazioni Locali**

- Comune di Rimini • Comune di Verona

### **Università**

- Politecnico di Milano - Dip. Design - Laboratorio Mobilità e Trasporti • Politecnico di Torino - Dip. di Ingegneria dell’Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture • Università degli Studi Link Campus University • Università di Enna Kore – Facoltà di Ingegneria e Architettura • Università di Napoli “Federico II”- DICEA – Dip. Ingegneria Civile Edile ed Ambientale • Università di Roma “La Sapienza” - Dip. Ingegneria Civile, Edile e Ambientale • Università di Roma “La Sapienza” - Dip. Statistiche • Università di Salerno - Dip. Ingegneria Industriale

### **Partner istituzionale**

- Polizia di Stato

### **Partnership**

• Club Italia • Cluster Trasporti Italia 2020 • Freight Leaders Council • IRF - International Road Federation - Global • Network of National ITS Associations • OITA - Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti • Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility

### **Piattaforma Enti Locali**

• Regione Emilia Romagna • Regione Liguria • Regione Piemonte • Regione Sardegna • Città Metropolitana di Cagliari • Città Metropolitana di Firenze • Città Metropolitana di Reggio Calabria • Comune di Acquaviva delle Fonti • Comune di Ancona • Comune di Bari • Comune di Bologna • Comune di Capo d'Orlando • Comune di Cuneo • Comune di Genova • Comune di Gioia del Colle • Comune di L'Aquila • Comune di Lucca • Comune di Messina • Comune di Milano • Comune di Monza • Comune di Napoli • Comune di Palermo • Comune di Reggio Calabria • Comune di Rimini • Comune di Roma • Comune di Rutigliano • Comune di Torino • Comune di Verona



TTS Italia

Via Flaminia 388

00196 Roma

Tel.: 06 3227737

Fax: 06 86929160

Email: [ttsitalia@ttsitalia.it](mailto:ttsitalia@ttsitalia.it)

Web: [www.ttsitalia.it](http://www.ttsitalia.it)

AIPARK

Viale Ungheria 84

00039 Zagarolo (Roma)

Tel.: 06 9576245

Fax: 06 9524198

Email: [info@aipark.org](mailto:info@aipark.org)

Web: [www.aipark.org](http://www.aipark.org)

Editing e grafica: Alessandra Faldi - AIPARK

