



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

# IL CONTROLLO DELLA SOSTA

La chiave per una strategia della sosta di successo



European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans

## STAMPA

### Informazioni su questa pubblicazione

Questa pubblicazione è stata sviluppata nell'ambito del progetto Park4SUMP, finanziato dal Programma di ricerca e innovazione Orizzonte 2020 dell'Unione europea, convenzione di sovvenzione n. 769072.

Park4SUMP è un progetto finanziato nell'ambito dell'iniziativa CIVITAS. Continua a leggere – [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

### Titolo

Il controllo della sosta

La chiave per una strategia della sosta di successo

### Autori

Ivo Cré, POLIS

### Riconoscimenti

Questa pubblicazione è stata resa possibile grazie ai contributi offerti dalle organizzazioni coinvolte nel progetto Park4SUMP, a cui vanno i riconoscimenti per i loro rispettivi contributi.

Un ringraziamento particolare va anche alla European Parking Association (EPA) per aver onorato le buone pratiche nel controllo della sosta attraverso premi biennali dell'EPA per l'eccellenza nei parcheggi su strada.

### Revisori

Susan Tully, Research Fellow Edinburgh, Scotland, United Kingdom.

Robert Pressl, Project Manager, Austrian Mobility research FGM-AMOR.

### Esclusione di responsabilità

I pareri espressi nella presente pubblicazione sono di esclusiva responsabilità degli autori menzionati e non rispecchiano necessariamente l'opinione della Commissione europea.

### Copyright

Tutte le immagini contenute in questa pubblicazione sono di proprietà delle organizzazioni o degli individui precedentemente ringraziati. Il contenuto di questa pubblicazione può essere replicato e sviluppato.





## INDICE

|   |    |
|---|----|
| 1. Informazioni su questa brochure .....  | 5  |
| 1.1 Sommario e orientamenti .....   | 5  |
| 1.2 Focus di questa brochure: il controllo dei parcheggi<br>regolamentati e a pagamento.....                    | 5  |
| 2. La chiave per il successo: un approccio equilibrato .....  | 6  |
| 2.1 Norme stradali.....   | 7  |
| 2.2 Fornitura di servizi .....  | 7  |
| 2.3 Generazione di entrate .....  | 7  |
| 3. Definizione del processo di controllo della sosta .....  | 9  |
| Punto di partenza: congruità ed efficienza, sia per le autorità locali sia per i conducenti .....               | 9  |
| 3.1 Il controllo delle infrazioni di parcheggio è un processo integrato nel SUMP .....                          | 9  |
| 3.2 Passi fondamentali nel processo di controllo della sosta.....   | 10 |
| 4. Principi di controllo della sosta .....  | 12 |
| Principio 1: Progettare sistemi di parcheggio che i conducenti siano<br>in grado di rispettare facilmente ..... | 13 |
| Principio 2: Incoraggiare le persone a non trasgredire le norme.....  | 13 |
| Principio 3: Osservare nella misura possibile le procedure civili-amministrative.....                           | 14 |
| Principio 4: Le sanzioni devono essere commisurate .....  | 14 |
| Principio 5: Le procedure di controllo della sosta devono essere trasparenti.....                               | 14 |
| Principio 6: Trattamento congruo e paritario dei diversi clienti dei parcheggi.....                             | 15 |
| Principio 7: Valore agli accertatori della sosta.....   | 15 |
| 5. Strumenti di controllo della sosta .....   | 17 |
| 5.1 Elementi di progettazione dell'assetto stradale per consentire<br>il controllo della sosta.....             | 17 |
| 5.2 Rimozione coatta e blocco del veicolo .....   | 17 |
| 5.3 Controllo della sosta digitale.....   | 17 |
| 5.4 Utilizzo dei dati sui controlli delle soste per orientare le decisioni politiche.....                       | 19 |
| 6. Questione specifica inerente al controllo della sosta.....   | 21 |
| 6.1 Uso fraudolento del contrassegno di parcheggio europeo per i disabili.....                                  | 21 |
| 6.2 Nuove sfide .....   | 22 |
| 7. Elenco dei riferimenti .....   | 24 |



Controllo della sosta con scanner automatizzato.  
Fonte: © Trondheim parkering





# 1. Informazioni su questa brochure

## 1.1 SOMMARIO E ORIENTAMENTI

In questa brochure, il progetto PARK4SUMP condivide alcuni spunti sul controllo della sosta. Dopo aver definito il focus della pubblicazione - il controllo dei parcheggi regolamentati e a pagamento (vedere la sezione 1.2), viene proposto un approccio equilibrato per tre obiettivi di controllo della sosta (norme stradali, fornitura di servizi e generazione di entrate) (Capitolo 2, La chiave per il successo: un approccio equilibrato). Nel Capitolo 3 il controllo della sosta è definito come un processo integrato nel SUMP (Capitolo 3: Definizione del processo di controllo della sosta). Il Capitolo 4 (Principi di controllo della sosta) definisce 7 principi a cui dovrebbe conformarsi una valida politica di controllo della sosta. Il Capitolo 5 mette in luce i principali strumenti di controllo della sosta e il Capitolo 6 solleva questioni specifiche attinenti al controllo della sosta, comprese alcune nuove sfide.

L'offerta di parcheggi su strada è costituita da parcheggi regolamentati ai quali si applicano norme basate sull'ubicazione nei confronti di chi può parcheggiare (permesso, tipo di veicolo) e per quanto tempo, ma non è richiesto un pagamento in loco. Ciò si applica anche ai parcheggi a pagamento. I regimi di sosta regolamentata e a pagamento definiscono un diritto di sosta basato sulle norme applicabili, che sono di primaria importanza nel controllo di applicazione delle politiche di parcheggio. Tale diritto di sosta si basa sulla localizzazione e sulla durata della sosta e dà la possibilità di parcheggiare in un determinato posto per un certo periodo di tempo.

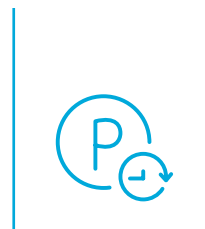
Infine, verrà affrontata la questione dei parcheggi irregolari (parcheggi in ubicazioni non assegnate o adatte alla sosta), come marciapiedi, strade statali, ecc. Ciò porta di sovente con sé implicazioni per la sicurezza stradale per altri utenti della strada.

## 1.2 FOCUS DI QUESTA BROCHURE: IL CONTROLLO DEI PARCHEGGI REGOLAMENTATI E A PAGAMENTO

Le disposizioni in materia di sosta assumono forme diverse con servizi differenti.

I parcheggi fuori strada offrono ai conducenti la possibilità di proteggere i veicoli in strutture di parcheggio accessibili al pubblico, semipubbliche (ad esempio, i supermercati durante gli orari di apertura) o private (ad esempio, i parcheggi adiacenti agli uffici). Queste aree possono essere protette tramite barriere (virtuali) o essere non protette. Sebbene in alcuni casi le autorità pubbliche svolgano un ruolo nel rimuovere i veicoli da infrastrutture o terreni privati, questo aspetto non costituisce il focus della presente pubblicazione.

Ci concentreremo sul controllo dell'applicazione di politiche e misure in materia di parcheggi su strada, e più in particolare nei parcheggi regolamentati e a pagamento. Nel Capitolo 7, Nuove sfide, mettiamo in evidenza un numero esiguo di sfide nuove e imminenti inerenti al controllo della sosta, che vanno oltre il focus di questa pubblicazione.



## 2. La chiave per il successo: un approccio equilibrato

Prima di avviare una discussione dettagliata sugli aspetti inerenti al controllo della sosta, è opportuno comprendere i motivi per cui le città partecipano a questa attività. Cosa accadrebbe se i controlli delle soste fossero assenti o insufficienti? Vi sarebbe caos nelle strade, i cittadini si sentirebbero trascurati (sia i conducenti alla ricerca di parcheggi sia gli altri utenti della strada), e gli introiti derivanti dalla sosta a pagamento precipiterebbero. Pertanto, una corretta politica di controllo della sosta su strada prevede un approccio equilibrato con diversi obiettivi: norme stradali, fornitura di servizi e generazione di entrate.



Un agente adibito al controllo della sosta a Trondheim, Norvegia.  
Fonte: © Trondheim parking





## 2.1 NORME STRADALI

L'obiettivo principale delle strategie di controllo della sosta su strada, nella loro forma essenziale, condivide un semplice ma importante obiettivo: prevenire il caos sulle strade. Le norme stradali vengono applicate per stabilire un uso disciplinato dello spazio urbano disponibile. Questo è riconducibile al Principio di parcheggio 2.0 di PARK4SUMP:<sup>1</sup> "Mantenere sempre una certa quantità di aree di parcheggio disponibili". Inoltre, le norme stradali possono contribuire a un **miglioramento delle aree pubbliche**, dove più aree possono essere destinate ai pedoni, all'uso della bicicletta, e ad altri modi di vivere le strade. Le norme stradali possono consentire di definire le priorità dei parcheggi su strada per le diverse categorie di utenti, ad esempio i residenti, i visitatori o i mezzi adibiti alle consegne - non soltanto gestendo i parcheggi in ottica di ubicazione e durata della sosta, ma anche in ottica di **utilizzo funzionale** della capacità su strada.

## 2.2 FORNITURA DI SERVIZI

Le strategie di controllo della sosta contribuiscono a sensibilizzare i cittadini e i visitatori riguardo all'alto valore dei parcheggi nelle aree urbane centrali. Il costo che ne deriva può essere di tipo finanziario (pagamento della tariffa di sosta o del pass per i residenti) o di tipo psicologico (limitazione della durata e dello spazio). Tale valore deve essere rispecchiato dalla qualità del servizio di parcheggio. L'uso di questo servizio (l'offerta di parcheggio su strada) comporterà un costo per il cliente del parcheggio. Il controllo della sosta è, nella maggior parte dei casi, la forma visibile del servizio di parcheggio che viene fornito a residenti e visitatori. Questo costo può essere compensato con la fornitura di servizi. Il servizio più immediato per i clienti dei parcheggi è il fatto di **poter utilizzare le aree pubbliche** in modo

privato. Il controllo delle norme sui parcheggi fa sì che questo servizio sia disponibile ai conducenti che osservano le regole. La fornitura del servizio può includere opzioni di pagamento semplificato - ad esempio un pagamento a posteriori. Il pagamento a posteriori sostituisce la multa immediata ma lascia al conducente un periodo di tolleranza per la corresponsione del costo del parcheggio. Un servizio secondario (a vantaggio di tutti i cittadini) sta nel fatto che la sosta su strada regolamentata aumenta la qualità dello spazio urbano.

## 2.3 GENERAZIONE DI ENTRATE

Come per i pedaggi imposti agli utenti stradali, la generazione di entrate derivanti dai parcheggi costituisce un mezzo per raggiungere un fine. Il prezzo addebitato offre l'incipit per una modifica comportamentale che è destinata a migliorare le prestazioni del sistema. I pagamenti riscossi creano poi un flusso di entrate stabile. Gli introiti possono provenire dai **permessi per i parcheggi residenziali** o dalle **soste a pagamento**. L'inosservanza delle norme combinata con il controllo della sosta aggiunge a tali introiti le **multe per irregolarità delle soste**. Una fonte secondaria di introiti deriva dal fatto che una gestione più rigorosa dei parcheggi su strada può contribuire ad **aumentare gli introiti derivanti dai parcheggi in struttura**.

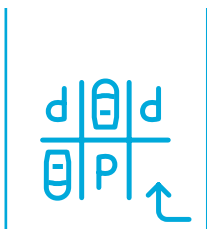
Se questi tre elementi non sono in equilibrio tra loro, la politica in materia di parcheggi non sarà efficace (ad esempio, a causa dell'inottemperanza), congrua o efficiente. Sarà eccessivamente costosa per l'autorità organizzatrice e/o per il cliente dei parcheggi.

<sup>1</sup> CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", disponibile al sito: [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management\\_final\\_36\\_web\\_EN.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf)



Le 12 fasi della pianificazione urbana sostenibile: la visione d'insieme di un decision maker.  
Fonte: © Rupprecht Consult 2019





## 3. Definizione del processo di controllo della sosta

### PUNTO DI PARTENZA:

congruità ed efficienza, sia per le autorità locali sia per i conducenti

In primo luogo, bisogna rendere le normative e il controllo della sosta congrui ed efficienti. Un esempio: una multa più elevata se il parcheggio ostacola la circolazione ed assicurarsi che tutti corrano lo stesso rischio di essere multati se infrangono la norma. Durante la fase iniziale, non comminare una multa per la prima o seconda infrazione, ma dare solo un ammonimento. Comunicare alle persone dove e in che modo vengono spesi i proventi raccolti.

### 3.1 IL CONTROLLO DELLE INFRAZIONI DI PARCHEGGIO È UN PROCESSO INTEGRATO NEL PUMS

Una politica dei parcheggi ben congegnata risponde agli obiettivi definiti nel PUMS. Ciò si traduce in norme locali in materia di parcheggi, che vengono attuate tramite la segnaletica stradale, la progettazione dell'assetto stradale, le attrezzature stradali (parchimetri, sensori, ecc.) e i servizi (sistemi di pagamento, sistemi di permessi, ecc.).

Il controllo della sosta ha il compito di confermare l'ottemperanza o l'inottemperanza alle norme di parcheggio locali, e quindi agire nei casi di inottemperanza. Ma non finisce qui: non solo gli introiti derivanti da multe e sanzioni risultanti dai controlli delle soste possono essere usati a vantaggio della cosa pubblica (preferibilmente per l'attuazione del PUMS), ma i dati raccolti attraverso tali controlli possono contribuire anche a valutare e ad adeguare le politiche e le misure relative al PUMS.

L'immagine che i cittadini hanno del controllo della sosta è quella di una persona che emette un biglietto. Questo è solo uno degli aspetti della questione. Il controllo della sosta è un processo e dovrebbe anche essere considerato e pianificato in tal modo dalle autorità locali competenti. Il processo di controllo della sosta costituisce parte integrante del Piano di mobilità urbana sostenibile (PUMS).



Auto parcheggiate sui marciapiedi di Cracovia.  
© Robert Pressl.

### 3.2 PASSI FONDAMENTALI NEL PROCESSO DI CONTROLLO DELLA SOSTA

Il processo di controllo della sosta si compone di due fasi principali. Nella prima fase si verifica se un veicolo ha il diritto di essere parcheggiato nel punto in cui viene rilevato, nella seconda fase si agisce in presenza di una inosservanza. Queste fasi sono le stesse per il controllo della sosta condotto manualmente o con ausili digitali.

#### 1. Conferma dell'osservanza o dell'inosservanza delle norme locali sui parcheggi

La prima fase mira a rilevare un veicolo. Una persona (l'accertatore della sosta) o un dispositivo (telecamera) nota il veicolo. In seguito, l'accertatore procede a verificare i diritti di sosta del veicolo rispetto alle condizioni di parcheggio applicabili

nel punto e nell'ora in cui viene rilevato il veicolo. Il diritto di sosta può essere costituito da un permesso (residente, contrassegno di parcheggio per disabili, veicolo elettrico, veicoli di servizio, ecc.), un indicatore temporale (un disco orario in qualsiasi forma), o una prova di pagamento (biglietto cartaceo o app basata su cloud).

La verifica della coerenza tra le condizioni di parcheggio e i diritti di sosta può avvenire manualmente (ad esempio, l'accertatore vede il ticket o il permesso esposto sul cruscotto) oppure in forma digitale (ad esempio, un sistema di riconoscimento automatico delle targhe dotato di telecamere rimanda il numero di targa a un registro delle immatricolazioni in cui sono conservati tutti i diritti di sosta - vedere più avanti per una spiegazione dettagliata).

Questa parte del processo di controllo della sosta si conclude o con l'autorizzazione del veicolo (il veicolo ha diritto di parcheggiare in una data ubicazione in dato momento del giorno) o con l'identificazione del veicolo come reo di infrazione, e si passa così alla fase successiva.



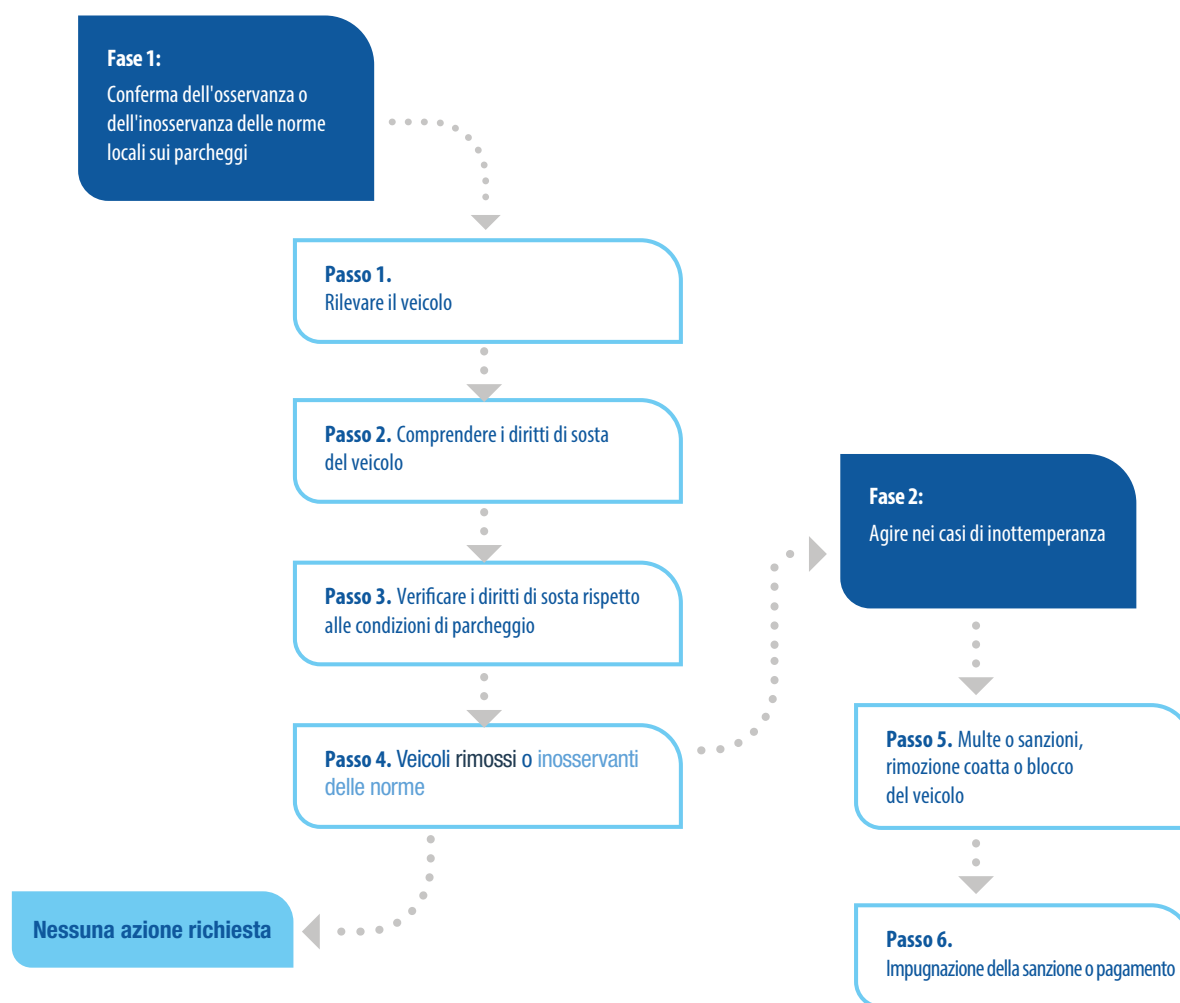


Grafico 1: Agire nei casi di inottemperanza

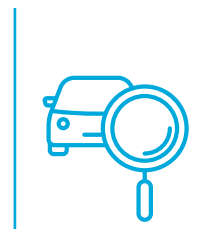
## 2. Agire nei casi di inottemperanza

A seconda dei quadri normativi formulati a livello locale e nazionale, l'inottemperanza può essere gestita in diversi modi: il trattamento può essere di natura penale e non (vedere più avanti il grafico 2), e può essere gestito con multe e talvolta con sanzioni amministrative. Alcune città applicano la rimozione coatta o il blocco del veicolo per i veicoli inottemperanti, a volte di proprietà di conducenti non residenti, per garantire il pagamento della multa. Il processo di multa ai conducenti deve essere accompagnato dalla possibilità di impugnare la decisione dell'autorità locale.

Una questione importante nell'ambito del processo riguarda il fatto di venire a conoscenza dell'identità e dell'indirizzo del proprietario del veicolo. Ciò rappresenta un problema in caso di conducenti non residenti, poiché le città non hanno accesso

alle banche dati nazionali di immatricolazione dei veicoli di altri Paesi. Nella maggior parte dei Paesi UE, i proprietari di veicoli (o chi li utilizza più spesso nel caso di contratti di leasing) subiranno le dirette conseguenze della multa o sanzione. Attualmente non esistono soluzioni europee univoche coerenti per risolvere il problema dell'accesso ai dati di immatricolazione dei veicoli tra le autorità dei vari Paesi.

I passi sopra menzionati possono essere condotti dalla città oppure esternalizzati a terzi. Questo è l'esempio di Praga, che ha progressivamente aggiornato il processo di controllo della sosta e di penalizzazione. I veicoli di monitoraggio dotati di telecamere sono di proprietà di terzi, ma un sistema informatico centralizzato di proprietà comunale (Sistema di informazione centralizzato, SIC) raccoglie tutti i dati necessari per l'applicazione della normativa.



## 4. Principi di controllo della sosta

L'esperienza di PARK4SUMP dimostra che le città stanno progressivamente utilizzando un numero sempre maggiore di strumenti digitali per la gestione dei parcheggi.

|                        |  |  |  |
|------------------------|--|--|--|
|                        | Il controllo della sosta è completamente manuale | Gli addetti ai controlli si avvalgono di telecamere e/o di distributori di titoli di sosta elettronici | Gli addetti utilizzano tutte le tecnologie disponibili e sono assistiti da veicoli o motocicli dotati di tecnologia di lettura della targa |
| <b>Numero di città</b> | <b>5</b>   | <b>9</b>   | <b>5</b>   |

|                                   | <b>EQUO</b>   | <b>EFFICIENTE</b>  |
|-----------------------------------|---|--|
| <b>Responsabile dei parcheggi</b> | <p>All'interno di un quadro giuridico nazionale</p> <p>I veicoli con targa straniera si trovano di fronte il medesimo regime di controllo</p> <p>Affrontare esigenze di parcheggio specifiche (ad esempio, i parcheggi per disabili)</p> <p>Gli introiti ritornano ai servizi</p> | <p>Efficiente sotto il profilo dei costi</p> <p>Efficiente sotto il profilo del tempo</p> <p>Riscossione delle multe</p> <p>Dipendenti felici</p>  |
| <b>Conducente</b>                 | <p>Tutti si trovano di fronte il medesimo regime di controllo</p> <p>Consapevolezza che tutti corrispondano il pagamento della sosta</p> <p>Utilizzo degli introiti a vantaggio della città</p> <p>Procedure trasparenti e possibilità di impugnare la sanzione</p>               | <p>Comprensione chiara di come e dove corrispondere il pagamento</p> <p>Informazioni disponibili in varie lingue</p> <p>Nessuna interferenza con il veicolo (rimozione coatta o blocco del veicolo), trasferimento di denaro "semplice" per finalizzare il processo di controllo della sosta</p> |



Inoltre, le città passano da un puro e semplice controllo della sosta attuato dalla polizia ad una gestione amministrativa dei comportamenti di parcheggio indesiderati - spesso esternalizzando le attività di controllo della sosta a enti privati. Queste due tendenze: la digitalizzazione e la "esternalizzazione" possono costituire una sfida che le autorità locali sono chiamate a gestire. A tale riguardo, è fondamentale ottemperare ad una serie di principi di controllo della sosta.

#### **PRINCIPIO 1:**

**Progettare sistemi di parcheggio che i conducenti siano in grado di rispettare facilmente**

Non sorprende come l'osservanza delle norme aumenti in presenza di un processo di controllo più efficace. Il controllo della sosta non è di per sé un fine: significa raggiungere l'osservanza delle norme sui parcheggi. un piano correttamente progettato migliorerà l'osservanza delle norme. Vi sono altri mezzi attraverso cui le città possono accrescere l'osservanza come la progettazione dell'assetto urbano, la segnaletica del traffico, le informazioni per gli utenti, le opzioni di pagamento e i mezzi digitali.

Questi elementi possono semplificare l'osservanza da parte dei conducenti, ma essi dovranno essere anche motivati a farlo. Ciò richiede che le norme siano legittime: i controlli devono essere necessari e commisurati. Ciò richiede anche che le norme vengano opportunamente comunicate e siano "semplici".

#### **PRINCIPIO 2:**

**Incoraggiare le persone a non trasgredire le norme**

I cittadini devono comprendere il rapporto che esiste tra il loro comportamento e la qualità dell'ambiente urbano. L'Amministrazione può essere trasparente riguardo alle modalità con cui vengono spesi gli introiti derivanti da multe/sanzioni - in modo particolare, in ottica di destinazione di tali introiti per la realizzazione di politiche pubbliche o per le misure del PUMS cittadino.

Il responsabile dei parcheggi può creare positività intorno all'obbligo di corrispondere il pagamento

della sosta. Attraverso campagne di marketing, i consumatori possono essere sensibilizzati riguardo alla necessità di parcheggi regolamentati. Il corretto pagamento della sosta può essere supportato da programmi fedeltà. Ciò non accade di frequente e - qualora implementato - potrebbe essere correlato alla transizione a un comportamento di mobilità più sostenibile. Si possono istituire premi in base a incentivi di prezzo e all'offerta di soluzioni di viaggio alternative.

### **Lisbona e il controllo "soft" delle soste**

Storicamente, in Portogallo il controllo della sosta irregolari era percepito in maniera molto negativa. La polizia era molto riluttante a controllare le infrazioni di sosta, e pertanto i relativi introiti diminuivano. L'attività di controllo della sosta venne rilevata da una società privata, la quale ridusse le tariffe per le soste non pagate, abolì misure impopolari come le ganasce, e i trasgressori seriali ricevettero multe più salate

Questi cambiamenti furono accolti con favore e il nuovo sistema ricevette un numero limitato di reclami, a dimostrazione del successo riscosso. Dopo l'implementazione nel 2005, gli introiti raddoppiarono in meno di tre mesi.

### PRINCIPIO 3:

#### Osservare nella misura possibile le procedure civili-amministrative

Le infrazioni alle norme che disciplinano i parcheggi regolamentati e a pagamento, all'interno delle aree adibite a questo scopo, vengono controllate in maniera più ottimale quando tali infrazioni non sono classificate come reato penale. Le procedure di controllo della sosta sono preferibilmente gestite secondo il diritto civile-amministrativo anziché quello penale. In questo modo, la gestione dei parcheggi può aumentare gli introiti comunali che possono essere utilizzati per promuovere la mobilità sostenibile!

### Cosa ribadisce PARK4SUMP:

Anche quando sulla carta esiste un regime di controllo della sosta, potrebbe essere parzialmente implementato poiché l'attività potrebbe essere affidata al personale sbagliato. Il controllo della sosta è spesso ripartito tra diverse organizzazioni.

Se da un lato la polizia spesso si occupa delle infrazioni di sosta, dall'altro gli enti privati o di proprietà del comune controllano le soste a pagamento. Questi ultimi operano per lo più con efficacia ed alacrità, ma la polizia spesso non ha tempo e ha cose più importanti di cui occuparsi che controllare le infrazioni di sosta. Una soluzione a cui spesso si ricorre in questi casi è quella di deferire la responsabilità delle attività di controllo della sosta dalla polizia a enti privati o di proprietà del comune. Essi monitorano le infrazioni di sosta e le inoltrano alla polizia che eleva concretamente la multa.

Questo, naturalmente, dipende dalla legislazione vigente a livello nazionale

Un ulteriore passo è declassare completamente la soglia di reato per le infrazioni di sosta, in maniera che personale non di polizia possa svolgere l'intero processo di controllo della sosta. Un importante vantaggio che scaturirebbe da questa soluzione è che gli introiti derivanti dalle multe precedenti diventerebbero introiti a vantaggio della città anziché dello stato.

### PRINCIPIO 4:

#### Le sanzioni devono essere commisurate

Le azioni avviate successivamente all'accertamento di una inosservanza dovrebbero costituire un deterrente sufficiente a conseguire l'obiettivo fissato dalla normativa sui parcheggi (ad esempio, rotazione dei parcheggi fino a una disponibilità del 15% delle aree), ma dovrebbero essere anche ragionevoli e accettabili. Dovrebbero indurre il conducente a riconsiderare il proprio comportamento e non a criticare l'Amministrazione e le sue politiche. Una raccomandazione potrebbe essere quella di fissare tariffe comparabili tra le multe inerenti alle soste irregolari e quelle per il mancato pagamento del trasporto pubblico.

Si dovrebbe evitare di intervenire fisicamente sul veicolo. Pratiche quali la rimozione coatta o il blocco del veicolo dovrebbero essere messe in atto solo per motivi di protezione e sicurezza, o qualora vi sia una seria possibilità di non recuperare somme ingenti di introiti derivanti dalle tariffe di sosta o dalle multe.

### PRINCIPIO 5:

#### Le procedure di controllo della sosta devono essere trasparenti

L'Autorità dovrebbe assicurarsi che il conducente sia in grado di comprendere l'intera procedura di controllo della sosta. Insieme alla notifica di pagamento, si dovrebbe prevedere un punto di contatto che possa fornire ulteriori informazioni. Le tappe della procedura di controllo della sosta devono essere a disposizione del pubblico. Si





Sofia: rimozione coatta di un veicolo.  
© Robert Pressl

potrebbe sviluppare un approccio equilibrato per la gestione delle diverse lingue e i ricorsi in caso di decisioni correlate al controllo della sosta dovrebbero essere possibili con soglie minime.

#### **PRINCIPIO 6:** Trattamento congruo e paritario dei diversi clienti dei parcheggi

Il sostegno pubblico alle politiche sulla sosta può essere complesso se non è possibile controllare le soste per tutte le categorie di veicoli in modo simile. Si dovrebbe prevedere un trattamento congruo e paritario delle diverse categorie di utenti (ad esempio, veicoli con targa straniera, logistica urbana del trasporto merci e veicoli di servizio, veicoli con targa “Corpo Diplomatico”, ecc.).

Ciò non preclude la possibilità di concentrare gli sforzi sul controllo della sosta in aree specifiche (domanda di parcheggio elevata, scarsa ottemperanza, notifiche di fine del tempo di sosta tramite sistemi di pagamento digitali) o per casi d’uso specifici (ad esempio, aree di parcheggio per disabili, sosta a breve termine e zone di consegna).

#### **PRINCIPIO 7:** Valore agli accertatori della sosta

Gli accertatori della sosta o gli addetti ai controlli sono l’anello più forte nel processo di controllo della sosta.

Non solo si trovano faccia a faccia con i conducenti, ma sono anche chiamati quotidianamente ad assumere decisioni a livello pratico e operativo che consentiranno il successo del processo di controllo. Essi dovrebbero ricevere pieno supporto mentre svolgono il loro lavoro.

È importante che ricevano una formazione adeguata e periodica, in modo da poter aiutare gli utenti con quesiti relativi ai parcheggi e altri tipi di dubbi, e non siano soltanto bravi a elevare multe. È importante che abbiano capacità comunicative e che ricevano una formazione linguistica. Il portafoglio delle responsabilità in capo agli accertatori della sosta può essere ampliato e non limitarsi alle soste. Gli accertatori della sosta possono partecipare ad attività della comunità diventando gli “occhi della strada” o concentrarsi sul fornire assistenza ai turisti. Essi diventano, a tutti gli effetti, ambasciatori della città. Il loro orario in questo caso dovrebbe prevedere del tempo per svolgere questi compiti aggiuntivi.

La tecnologia svolge un ruolo importante nell’ambito di questa assistenza. Dispositivi di controllo portatili facili da usare e gestire, alberi decisionali facili da seguire che puntano alle decisioni giuste da prendere, linee di comunicazione aperte con il back-office per l’assistenza... Tutto contribuisce al benessere professionale degli accertatori.

#### **Regno Unito/Norvegia: Cambiamenti per una maggiore professionalità.**

La British Parking Association (BPA) è all’avanguardia nello sviluppo di nuove qualifiche e formazioni per il settore dei parcheggi su strada. Circa 80.000 persone in Gran Bretagna lavorano nel settore dei parcheggi, tra cui 15.000 dipendenti pubblici incaricati al controllo della sosta. La BPA ha installato un sistema di accreditamento non vincolante per i suoi membri che fissa gli standard formativi e le qualifiche professionali per il settore.

Trondheim, città partner di PARK4SUMP, riferisce che il modo di formare gli addetti ai controlli delle soste adottato a livello cittadino genera numeri inferiori di giorni di malattia e meno avvicendamento del personale. Maggiori informazioni nel [video reportage su Trondheim](#).



IL CONTROLLO DELLA SOSTA  
STRUMENTI DI CONTROLLO  
DELLA SOSTA



Veicolo scanner a Rotterdam  
© FGM / Harry Schiffer.





## 5. Strumenti di controllo della sosta

### 5.1 ELEMENTI DI PROGETTAZIONE DELL'ASSETTO STRADALE PER CONSENTIRE IL CONTROLLO DELLA SOSTA

Come menzionato nel “Principio 1: Progettare sistemi di parcheggio che i conducenti siano in grado di rispettare facilmente”, la progettazione del contesto urbano soggetta alle normative sui parcheggi contribuisce all’osservanza da parte dei conducenti. La città dovrebbe installare una segnaletica chiara e generalmente comprensibile che delimiti le zone regolamentate e spieghi le norme stradali applicabili. Le aree di parcheggio possono essere chiaramente descritte e distinte dal resto dello spazio pubblico, per indicare i punti in cui è possibile parcheggiare. A questo scopo, esistono varie modalità, tra cui la codifica con vernice colorata o l’uso di materiali di superficie differenti. Questo può anche indicare i diversi casi d’uso per le aree di parcheggio (ad esempio, spazi per disabili, logistica, residenti, spazi shop&go).

### 5.2 RIMOZIONE COATTA E BLOCCO DEL VEICOLO

Una ganascia per pneumatici, anche dette ganasce blocca ruote o ganasce per auto, è un dispositivo progettato per impedire ai veicoli a motore di essere spostati. Nella sua forma più comune, è costituito da una ganascia che circonda lo pneumatico del veicolo, progettata per impedire la rimozione sia della ganascia stessa sia del veicolo. Il blocco del veicolo è attivo in alcune aree, ma il suo utilizzo è controverso. Lo stesso vale per la rimozione coatta dei veicoli: le autorità locali sono spesso autorizzate a rimuovere con la forza i veicoli abbandonati o parcheggiati in maniera irregolare su una strada pubblica.

I veicoli vengono trasportati a un luogo centrale dove dovrà essere pagata una sanzione significativa

per la restituzione del veicolo (insieme ai costi di rimozione).

### 5.3 CONTROLLO DELLA SOSTA DIGITALE

Le Amministrazioni possono implementare solo quelle procedure e tecnologie di controllo della sosta che sono imposte o consentite dalle leggi nazionali.

Nella maggior parte dei casi ci si avvale di un componente digitale per il controllo della sosta, anche se si tratta di una semplice banca dati che tiene traccia delle multe. Sebbene le tecnologie siano mature, le questioni normative possono complicare la loro effettiva introduzione. Tali questioni normative possono assumere diverse forme: necessità di effettuare di persona controlli incrociati sulle infrazioni di parcheggio accertate per via digitale, difficoltà di accesso al registro nazionale di immatricolazione dei veicoli per motivi di protezione dei dati, ecc.

#### **Regolamento generale sulla protezione dei dati: è bene fare attenzione**

Per i processi digitali e quelli condotti di persona: la riservatezza dei dati è essenziale e in questo caso trova applicazione il GDPR. L’Amministrazione deve progettare procedure conformi al GDPR ed è anche responsabile dell’osservanza al GDPR da parte dei collaboratori. L’Amministrazione deve pubblicizzare la sua politica di protezione dei dati e nominare un titolare del trattamento. Le informazioni dei conducenti disciplinati devono essere eliminate dal sistema a meno che essi non accettino di registrarsi in un sistema basato su account.

Gli strumenti digitali possono essere applicati a diversi stadi del processo di controllo della sosta:



#### Rilevamento di veicoli:

- Definizione intelligente dei percorsi casuali degli accertatori delle soste: un controllo della sosta congruo ed efficiente si fonda in parte su dispositivi che guidano i funzionari preposti al controllo verso itinerari casuali ma li reindirizza anche verso luoghi dove il livello di ottemperanza ai pagamenti è basso. In uno stadio più avanzato potrebbe entrare in gioco anche il rilevamento automatico mediante veicoli scanner e robot.
- Riconoscimento Automatico delle Targhe (ANPR): possono essere installate telecamere su veicoli o motocicli scanner.
- Rilevamento dell'occupazione dell'area di sosta in tempo reale: accanto ai dati esistenti inerenti alle autorimesse al coperto, sensori e telecamere sono in grado di rilevare un numero sempre maggiore di informazioni sulle aree di parcheggio su strada. Questo consente un migliore instradamento e anche una migliore analisi dell'occupazione delle aree di sosta. Tuttavia, ciò richiede mappe GIS accurate delle aree di parcheggio esistenti all'interno della città, ivi compresi i frequenti aggiornamenti (ossia, in caso di variazione temporanea delle norme).

#### Rilevamento delle infrazioni

- Dispositivi portatili per il controllo dei diritti di sosta. Questi possono essere dotati di telecamere, geolocalizzatori e stampanti.
- Archivio dei diritti di sosta digitale: la maggior parte dei programmi di parcheggio digitali è basata su un archivio digitale (un server) che conserva i diritti di sosta assegnati ai veicoli (tramite i numeri di targa). Questi diritti possono essere temporanei (tramite pagamento del titolo di sosta) o permanenti (parcheggio per residenti, parcheggio per disabili). Si basano sempre su una determinata ubicazione (ad esempio, il diritto a parcheggiare come residente è limitato al quartiere in cui si vive), ma le ubicazioni possono differire in termini di dimensioni (a livello di strada, zona o città). Questa banca dati costituisce il riferimento per il controllo della sosta e funzionerà come hub di dati per la gestione delle soste.
- Banca dati nazionale dei veicoli immatricolati
- Accordi bilaterali città-stato, stato-stato.

#### Azione nei casi di inottemperanza: multe e sanzioni

- Emissione elettronica delle istruzioni di pagamento
- Ricorso online in caso di multe o sanzioni

Gli strumenti digitali possono essere combinati in una dashboard dei parcheggi comunali: sono numerosi i player di mercato che offrono dashboard in grado di aggregare le informazioni generate mediante gli strumenti digitali sopra menzionati, raccogliere i dati provenienti da diverse fonti, integrarli e analizzarli: tutte le informazioni - occupazione delle aree di sosta, ritorno economico, ecc. - sono disponibili a colpo d'occhio.

#### Il Registro nazionale dei parcheggi olandese

I dati archiviati in formato digitale nel Registro nazionale dei parcheggi olandese è uno strumento essenziale per un efficace controllo della sosta. Le targhe di immatricolazione dei veicoli parcheggiati possono essere verificate in tempo reale usando i veicoli scanner. La targa viene verificata all'interno di un registro nazionale dei diritti di sosta georeferenziati conservati nel registro dei parcheggi, sia in termini di sanzioni che di permessi. Questo approccio ha aumentato sostanzialmente la volontà di corrispondere il pagamento della sosta.

Rotterdam, città partner di Park4SUMP, offre uno straordinario esempio di controllo digitale delle soste. [Guarda questo video.](#)



| Processo di controllo della sosta completamente digitale  | Approccio di persona   |
|---|--|
| <p>Possibilità di controllare un maggior numero di parcheggi.</p> <p>La congruità del sistema aumenta con un numero maggiore parcheggi sottoposti a controllo.</p> <p>Dopo l'investimento iniziale, il corso marginale di un controllo della sosta aggiuntivo è ridotto. Questo guadagno di efficienza può essere allocato altrove.</p> <p>Il sistema piace agli accertatori della sosta, il loro status lavorativo cresce di rilevanza.</p> <p>I parcheggi diventano parte di una transizione generale verso l'e-governance.</p> | <p>La legge nazionale non consente il riconoscimento automatico delle targhe (ANPR).</p> <p>Mancanza di una cultura e di un'infrastruttura digitale in città.</p> <p>Accesso difficoltoso e non centralizzato al registro automobilistico.</p> <p>La digitalizzazione può essere un progetto troppo grande da gestire da parte di una piccola unità di controllo della sosta.</p> <p>Consente il "controllo della sosta a livello di comunità" - diventa gli occhi della strada e svolge attività aggiuntive come fornire informazioni ai turisti.</p> <p>Maggior numero di impieghi ad alta intensità di lavoro per le persone.</p> |

Motivi che conducono all'attuazione di un approccio digitale o di persona al controllo della sosta

Gli strumenti digitali possono anche essere usati per diversi scopi. Questo "duplice uso" consente di risparmiare sui costi, ma presenta anche dei limiti a livello legale. Gli strumenti digitali di controllo della sosta possono essere usati per altri reati (penali): i feed generati dal riconoscimento automatico delle targhe (ANPR) possono essere usati per verificare i veicoli rubati o quelli sprovvisti di assicurazione.

## 5.4 UTILIZZO DEI DATI SUI CONTROLLI DELLE SOSTE PER ORIENTARE LE DECISIONI POLITICHE.

I processi di controllo della sosta con strumenti digitali e di persona generano informazioni interessanti sul funzionamento delle città. Gli accertatori della sosta e i dipartimenti per la mobilità intelligente

utilizzeranno al meglio questi dati per orientare le loro attività e strategie (ad esempio, il PUMS).

Questo riguarda anche il Principio di parcheggio 23 di PARK4SUMP - Aspettare di verificare la domanda effettiva prima di adeguare l'offerta alla domanda prevista<sup>2</sup>. I dati sui controlli delle soste in forma aggregata aiutano a creare una mappa della domanda effettiva e della domanda più frequente di parcheggio. Forniscono anche informazioni sulle tariffe di pagamento, sui parchimetri che generano le maggiori/minori riscossioni, sui parchimetri fuori servizio, sulle strade dove le infrazioni di parcheggio sono più frequenti o meno frequenti.

Le informazioni possono orientare gli sforzi di manutenzione e controllo. Parchimetri rotti, segnaletica vandalizzata, ecc. possono essere riparati più facilmente se le informazioni vengono affrontate e gestite in modo strutturato.

<sup>2</sup> CIVITAS Park4SUMP, "Good reasons and principles for Parking Management", disponibile sul sito: [https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP\\_good%20reasons\\_and\\_principles\\_4\\_parking\\_management\\_final\\_36\\_web\\_EN.pdf](https://park4sump.eu/sites/default/files/2020-07/PARK4SUMP_good%20reasons_and_principles_4_parking_management_final_36_web_EN.pdf)





Un'auto ferma sulla strada vicino ai dei parcheggi in sosta vietata sul marciapiede.  
© shutterstock.com





## 6. Questione specifica inerente al controllo della sosta

### 6.1 USO FRAUDOLENTO DEL CONTRASSEGNO DI PARCHEGGIO EUROPEO PER I DISABILI

Nell'ambito delle strategie di controllo della sosta, un'importanza fondamentale è svolta da una comprensione comune dei diritti di sosta per i disabili. È stato creato uno speciale contrassegno di parcheggio per disabili con uno stile standardizzato, riconosciuto in tutti i Paesi UE. Questo contrassegno di parcheggio<sup>3</sup> consente a un disabile, che ha diritto di utilizzare determinate strutture di parcheggio nel proprio Paese UE di residenza, di circolare facilmente nel territorio di un altro Paese UE approfittando di tutte le strutture di parcheggio concesse ai disabili in quel Paese.

Questa raccomandazione fornisce l'uniformazione della disposizione grafica dei contrassegni di parcheggio per disabili e il loro riconoscimento in tutti i Paesi UE, al fine di facilitare la libera circolazione in auto di queste persone. L'Allegato dal titolo "Disposizioni relative al modello comunitario uniforme del contrassegno di parcheggio per disabili" contiene disposizioni molto specifiche sull'aspetto che dovrebbe avere il contrassegno europeo standard, specificandone l'altezza, la larghezza, il colore, il materiale (plastificato), il contenuto, nonché come e dove devono essere riportate le informazioni specifiche dei Paesi UE. La responsabilità di emissione dei contrassegni resta in capo ai singoli Paesi.

A tale riguardo, i Paesi europei utilizzano una propria definizione di disabilità e definiscono le procedure di concessione dei contrassegni. La raccomandazione non mira ad una modifica del

modo in cui il contrassegno di parcheggio per disabili viene implementato a livello nazionale. Tuttavia, la dimensione europea ha un impatto sostanziale sulla libera circolazione e sull'indipendenza di vita dei cittadini UE con disabilità. Molti Stati membri hanno aggiunto caratteristiche non previste nella raccomandazione: carta anticopiatura; ologramma;

#### Operazione Enable

Nel 2017 la polizia di Dublino ha avviato l'"Operazione Enable" per monitorare l'uso degli spazi di sosta riservati ai disabili e dei permessi di parcheggio. I permessi utilizzati in maniera fraudolenta vengono sequestrati e restituiti all'ente emittente. I trasgressori vengono perseguiti a norma di legge. L'operazione ha ricevuto il sostegno di una campagna condotta online sui social media, con la partecipazione di emittenti radio e televisive. La campagna è stata replicata al di fuori di Dublino.

<sup>3</sup> Il modello comunitario è stato introdotto dalla raccomandazione 98/376/CE del Consiglio.



codice a barre o codice QR; tag NFC per il rilevamento contrassegni in modalità wireless.

È importante notare che all'aumento dei vantaggi derivanti dal contrassegno di parcheggio, corrisponde un aumento della tendenza alle frodi da contraffazione o commercio illecito dei contrassegni. L'armonizzazione dei contrassegni ha portato ad una estrema semplificazione degli stessi, consentendo che potessero essere contraffatti più facilmente. Inoltre, per prevenire la contraffazione e la falsificazione, vanno considerate altre caratteristiche di sicurezza.

Le frodi dei contrassegni di parcheggio per disabili possono essere di tre tipi:

1. Uso del contrassegno da parte di persone diverse dal titolare: spesso si tratta di familiari o di caregiver del soggetto disabile;
2. Utilizzo del contrassegno da parte di una persona deceduta: i familiari non restituiscono il contrassegno dopo la morte del titolare;
3. Uso di duplicati: i titolari del contrassegno o le persone che agiscono per loro conto richiedono un duplicato pur conservando l'originale (pratica vietata).

## 6.2 NUOVE SFIDE

### Dal controllo della sosta alla gestione delle aree pubbliche

In città come Barcellona, per aiutare a migliorare la sicurezza e i flussi di traffico, gli accertatori della sosta hanno iniziato a controllare corsie e fermate di autobus, attraversamenti pedonali, parcheggio in doppia fila e luoghi di carico/scarico. Inoltre, le loro responsabilità possono estendersi al monitoraggio e alla segnalazione dello stato in cui si trovano tutti gli elementi del paesaggio urbano posti sotto la responsabilità del governo locale, ivi comprese le attrezzature tecniche (scale mobili e ascensori, fontane, segnaletica per il traffico e semafori, arredi stradali (contenitori e cestini dell'immondizia) nonché il verde urbano.

### Uso appropriato dei parcheggi dotati di infrastrutture di ricarica elettrica

Nuove funzioni delle aree di parcheggio su strada, come l'accesso alle infrastrutture di ricarica elettrica, vanno ad aggiungersi alla sfida del controllo della sosta. Se ai veicoli elettrici vengono riservate aree specifiche, l'accertatore è in grado di verificare se il veicolo è elettrico e se è in fase di ricarica (anche con i cavi collegati)?

### Controllo della sosta di biciclette

La città di Lovanio, in Belgio, gestisce attivamente il parcheggio su strada delle biciclette quando deve fare i conti con consistenti volumi di biciclette che attraversano le strade cittadine. Alcune strade hanno aree di parcheggio per le biciclette contrassegnate con la vernice, in cui è possibile parcheggiare la propria bicicletta per un breve periodo. Come strumento principale di controllo della sosta, la polizia può rimuovere le biciclette, che vengono portate in un magazzino centrale da dove potranno essere ritirate dai rispettivi proprietari. Questa eventualità si potrebbe presentare in caso di divieto di parcheggio permanente per le biciclette, divieto temporaneo per eventi specifici, qualora la bicicletta venga contrassegnata come stazionante da 3 settimane, o se una bicicletta sta bloccando un accesso.

### Controllo delle norme sui parcheggi per gli edifici

Le norme sui parcheggi sono quei regolamenti edilizi che specificano la capacità di parcheggio di cui dovrebbero disporre i nuovi edifici. La regione di Bruxelles applica in maniera retroattiva le proprie norme sui parcheggi agli edifici adibiti a uffici al patrimonio edilizio esistente. Questa politica viene implementata tramite autorizzazioni ambientali che i datori di lavoro devono acquisire per condurre le loro attività. Nel processo di rendicontazione ambientale, deve essere comunicato il numero di aree di sosta in loco.

In vista delle nuove norme fissate, le aree di parcheggio in eccedenza devono essere progressivamente rimosse, pena la comminazione di multe/sanzioni nei confronti delle società. Il vantaggio di questa politica è che non vi è alcun vantaggio competitivo nel procrastinare il rinnovamento del patrimonio edilizio o nella locazione di edifici che non soddisfano le norme vigenti. I Servizi per l'ambiente regionali di Bruxelles



Un'auto parcheggia illegalmente sul marciapiede.  
© shutterstock.com

verificano le dichiarazioni annuali relative alla capacità di parcheggio disponibile nei luoghi di lavoro.

#### **Controllo della sosta nei confronti degli sviluppatori di app fraudolente**

Non sono soltanto i conducenti a contravvenire alle norme sui parcheggi. Anche i fornitori di app

possono impedire l'attuazione di norme e politiche locali. Non è ammissibile tollerare pratiche di dubbia attuazione quali il commercio privato di aree pubbliche o la rivendita di aree di parcheggio private senza l'osservanza delle normative di sicurezza vigenti a livello locale o generale. In questi casi il controllo della sosta assume il ruolo di azione legale.

### **Paesi Bassi: vietata l'app per la sosta "Parkeerwaker"**

A febbraio del 2021 un tribunale olandese ha vietato l'app "Parkeerwaker". L'app informa i conducenti inadempienti al pagamento della sosta in merito all'avvicinamento di veicoli scanner. La sentenza è fondata sul fatto che l'app invita gli utenti a "comportarsi in modo illecito". La città di Amsterdam ha adito la corte dopo che i contatti iniziali tra la città di Amsterdam e lo sviluppatore dell'app non hanno avuto l'esito atteso. L'app si basava sui dati forniti dalla dashcam installata sul veicolo degli utenti - che mappava gli spostamenti dei veicoli scanner. La corte ha stabilito che, in questo caso, l'interesse pubblico è prioritario rispetto agli interessi commerciali.





## 7. Elenco dei riferimenti

1. Park4SUMP (2020), Motivi e principi-guida per la gestione dei parcheggi. Disponibile su; <https://park4sump.eu/resources-tools/publications>
2. Polis Parking Paper 2012, Flow? Destination! Towards standardised solutions for urban parking (Polis, Paper sui parcheggi 2012, Flusso? Meta! Verso soluzioni standardizzate per la sosta urbana)
3. Polis Parking Paper 2013, How can we make on-street parking a success? (Polis, Paper sui parcheggi 2013, Come rendere il parcheggio su strada un successo?)
4. Polis Parking Paper 2018, Local Opportunities for Digital Parking (Polis, Paper sui parcheggi 2018, Opportunità locali per la sosta digitale)
5. Polis Parking Paper 2019, Parking and urban development (Polis, Paper sui parcheggi 2019, Parcheggi e sviluppo urbano)
6. Video di Park4SUMP sul controllo della sosta. Disponibile su: <https://park4sump.eu/index.php/resources-tools/videos>
7. [www.europeanparking.eu/en/awards/](http://www.europeanparking.eu/en/awards/) con informazioni preziose sui programmi di parcheggio su strada e sugli aspetti inerenti al controllo della sosta











[www.Park4SUMP.eu](http://www.Park4SUMP.eu)



La responsabilità del contenuto di questa pubblicazione è da attribuirsi unicamente agli autori del testo. Essa non rispecchia necessariamente l'opinione dell'Unione europea. La Commissione europea non è responsabile per l'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nel presente documento. Tutte le immagini sono fornite dai rispettivi partner (salvo ove diversamente indicato) e sono approvate per la riproduzione in questa pubblicazione.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Park4SUMP è un progetto finanziato nell'ambito dell'iniziativa CIVITAS. Continua a leggere - [civitas.eu](http://civitas.eu)

Il progetto ha ricevuto il sostegno finanziario del programma di ricerca e innovazione Orizzonte 2020 dell'Unione europea nell'ambito della convenzione di sovvenzione n. 769072.