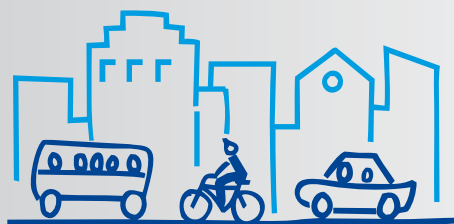




# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



## 04

### POLICY ADVICE NOTES

# Introduzione di una gestione dei parcheggi e degli accessi



L'iniziativa CIVITAS è un'azione europea che sostiene le città nell'attuazione di una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici. Gli insegnamenti appresi durante le fasi di pianificazione, attuazione e gestione delle attività sono riassunti in dodici Policy Advice Notes e forniscono un'idea di come affrontare i problemi legati al trasporto urbano che le città dell'Unione Europea si troveranno di fronte nel futuro.



# Introduzione di una gestione dei parcheggi e degli accessi

Migliorare la vivibilità degli spazi urbani in aree vulnerabili della città

Dal 2002 la CIVITAS Initiative, cofinanziata dalla Commissione europea, aiuta le città a realizzare sistemi di trasporto urbano più sostenibili, puliti ed efficienti in termini energetici implementando e valutando un'ambiziosa serie integrata di misure basate sulla tecnologia e la politica. Nell'ambito di CIVITAS II (2005–2009) sono state attuate diverse misure mirate a ridurre il traffico delle automobili private in aree delle città europee vulnerabili dal punto di vista ambientale. Le più importanti informazioni riguardanti l'attuazione di queste misure e le esperienze compiute dalle città sono riassunte in questa Policy Advice Note con lo scopo di sostenere e informare i politici locali e altri soggetti responsabili delle decisioni interessati a tali azioni.

## Presentazione generale

### DESCRIZIONE DELLE MISURE

La riduzione dell'uso di automobili private nelle aree urbane dovrebbe venire promossa in ogni città al fine di migliorarne la vivibilità e di ridurre al minimo la congestione del traffico. Questo obiettivo può essere raggiunto sviluppando delle norme per l'accesso e il parcheggio delle automobili in aree vulnerabili della città, come ad esempio:

1. Limitazione e regolamentazione delle aree di parcheggio (ad es. mediante sistemi di permesso)
2. Applicazione di tariffe alle aree di parcheggio
3. Limitazione e regolamentazione dell'accesso alle aree vulnerabili (come i centri storici cittadini) per diversi gruppi di utenti
4. Schemi di tariffazione per l'accesso alle aree vulnerabili
5. Definizione di zone a basse emissioni alle quali possono accedere solo veicoli conformi a standard di emissione prestabiliti





## GRUPPI DESTINATARI

I principali gruppi destinatari sono costituiti dai cittadini che vivono nell'area soggetta alle limitazioni e le imprese locali (ristoranti, bar, negozi al dettaglio e altri servizi locali) interessati direttamente dalle misure. Le misure sono inoltre volte a cercare di influenzare il comportamento di persone che lavorano all'interno (ma che vivono all'esterno) dell'area soggetta a limitazioni o di altri visitatori che desiderano accedere all'area in automobile.

## IMPATTI E BENEFICI

**L'introduzione in una città di un programma di gestione dei parcheggi o degli accessi produce principalmente un miglioramento della vivibilità della città grazie a una diminuzione del traffico automobilistico privato sulle strade. Si possono ottenere i seguenti benefici:**

### Per la collettività

- Miglioramento della qualità dell'aria mediante la riduzione dell'inquinamento causato dal traffico motorizzato (particolato, monossido di carbonio, biossido di azoto ecc.)
- Riduzione del rumore e della congestione grazie a un minore traffico motorizzato
- Minore congestione del traffico causata dalla ricerca di parcheggi
- Aumento della sicurezza stradale

- Aumento della quota di spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta o utilizzando il trasporto pubblico
- Maggiore attrattiva dei trasporti pubblici grazie all'aumentata velocità e affidabilità degli autobus in assenza di traffico congestionato
- Migliore accessibilità di luoghi caratterizzati da modalità di spostamento non motorizzato, ad es. le scuole, che frequentemente gli scolari raggiungono a piedi o in bicicletta
- Migliore conservazione e accessibilità di siti di interesse culturale
- Generazione di entrate (derivanti dai permessi o dalle multe) per il comune utilizzabili per migliorare il sistema di trasporto a favore di modalità sostenibili

### Per i singoli

- Migliori condizioni di salute e di vita per i residenti grazie a una riduzione del traffico automobilistico privato (soprattutto in relazione alla sicurezza dei bambini)
- Miglioramento dell'estetica urbana e maggiore soddisfazione degli acquirenti, che amano andare a fare acquisti in strade commerciali a misura di pedone.
- Miglioramento delle caratteristiche di gradevolezza per i lavoratori e i visitatori.

### Per le imprese

- Sostegno al commercio locale grazie a una maggiore capacità di attrattiva e al miglioramento del paesaggio urbano di un'area
- Potenziale riduzione del numero di negozi e appartamenti vuoti





## CONDIZIONI GENERALI PER IL SUCCESSO

Un evidente prerequisito per la riuscita dell'attuazione di una gestione dei parcheggi e degli accessi è la presenza di gravi problemi di congestione del traffico e/o di mancanza di parcheggi all'interno della città o di parti di essa. È consigliabile attuare queste misure all'interno di aree in cui diversi utilizzi si sovrappongono e competono tra loro (ad es. aree con una mescolanza di uso commerciale, turistico e ricreativo, dove la necessità di aree di parcheggio è pressante durante tutta la giornata). Inoltre, è importante che venga definito un adeguato quadro normativo a livello nazionale, soprattutto per quanto riguarda il controllo e l'applicazione delle norme e l'introduzione di zone a basse emissioni.

## Fasi di attuazione e tempistica

**Quando si realizza un programma per la gestione dei parcheggi o degli accessi, si deve tenere conto di varie importanti considerazioni, così come occorre prevedere delle misure integrative e una tempistica ragionevole per l'attuazione.**

### FASI OPERATIVE

#### 1. Informazioni richieste

- Analisi dell'attuale situazione del traffico (generazione degli spostamenti, situazione dei parcheggi, congestione, aree vulnerabili, atteggiamenti dei cittadini ecc.)
- Esame dei più recenti sviluppi tecnici e di soluzioni tecniche collaudate
- Analisi dei potenziali impatti

- Scambio di esperienze con altre città a uno stadio iniziale del processo di pianificazione Allineare le condizioni di accesso tra le diverse città può essere di reciproco vantaggio, in quanto permette di sviluppare attrezzature standardizzate e mettere in atto approvvigionamenti congiunti
- Analisi dei potenziali conflitti tra la situazione normativa attuale e la misura Se necessario, si dovranno definire nuove disposizioni di legge
- Raccolta di opinioni del pubblico sulle misure restrittive per mettere a punto adeguate strategie di attuazione e campagne informative

#### 2. Comunicazione iniziale

- Identificare le parti interessate e iniziare le consultazioni con tutti i gruppi pertinenti delle parti interessate
- Instaurare la comunicazione con gli organi comunali competenti e con altri comuni in una fase iniziale del processo allo scopo di ottenere il consenso politico
- Informare i cittadini dei problemi del traffico e degli effetti potenzialmente positivi delle misure





### 3. Progetto preliminare

- Definire gli obiettivi generali (ad es. maggiore ricambio nei parcheggi, riduzione al minimo degli impatti negativi dei veicoli motorizzati nel centro cittadino, eliminazione di alcuni tipi di veicoli) e verificare la coerenza di tali obiettivi con la strategia dei trasporti e altri documenti strategici (piani territoriali generali)
- Ottenere il sostegno politico delle autorità locali (ad es. sostegno della maggioranza)
- Sviluppare un piano operativo e una strategia specifica (ad es. amministrazione e sistema di applicazione)
- Definire i criteri di limitazione per le diverse classi di veicoli (trasporto merci, veicoli puliti, autobus turistici, taxi ecc.) e/o categorie di utenti (residenti, negozianti, addetti alle consegne ecc.) alle quali concedere l'accesso o il parcheggio nell'area soggetta a limitazioni
- Iniziare a definire i diversi tipi di permessi (temporaneo, permanente, personale, associato ai veicoli) e l'adeguata applicazione degli stessi (è importante non consentire troppe eccezioni)
- Selezionare una tecnologia appropriata per il riconoscimento e l'applicazione (low tech/high tech) e/o l'infrastruttura fisica e i meccanismi di controllo (colonnine di sbarramento, software, telecamere, schede)
- Decidere il modello di business: Affidare l'attuazione e la gestione della misura a risorse esterne o provvedere internamente?
  - Identificare l'area geografica per la misura in stretta collaborazione con tutte le parti interessate
- Discutere le tariffe e l'utilizzo delle entrate (diverso utilizzo per i pagamenti e le multe)
- Definire misure adeguate per evitare che aumenti il numero di veicoli parcheggiati lungo le strade nelle aree circostanti (ad es. attraverso soluzioni "park & ride")

- Analizzare approfonditamente gli impatti delle misure pianificate sul traffico stradale e assicurarsi che la capacità delle vie periferiche e dei parcheggi all'esterno dell'area soggetta alle limitazioni sia sufficiente ad assorbire il traffico deviato dei veicoli
- Assicurare un servizio di trasporto pubblico adeguato nelle aree soggette alle limitazioni

### 4. Attuazione

- Introdurre le misure di gestione e informare gli abitanti sulle nuove normative e sui percorsi alternativi e i parcheggi all'esterno della zona soggetta alle limitazioni (punto informazioni, segnaletica fissa, GPS, internet, media)
- Informare il pubblico sulla destinazione di impiego delle entrate
- Organizzare corsi di formazione per una quantità di personale (ad es. agenti di polizia) sufficiente per il controllo delle automobili che parcheggiano e/o accedono all'area soggetta alle limitazioni.





## MISURE INTEGRATIVE PER AMPLIFICARE GLI EFFETTI POSITIVI

Si possono amplificare gli effetti positivi delle misure promuovendo modalità alternative, come l'uso dei trasporti pubblici, gli spostamenti in bicicletta e a piedi. Queste modalità andrebbero sostenute realizzando zone pedonali e ciclabili sicure e sistemi che garantiscano la precedenza ai pedoni, sostituendo ovunque possibile in città i sottopassaggi pedonali con nuovi attraversamenti pedonali in superficie segnalati, creando marciapiedi e piste ciclabili più ampi ecc. È consigliabile sviluppare l'area soggetta alle limitazioni rendendola il centro delle modalità di trasporto non motorizzato e pertanto offrire servizi speciali, come biciclette pubbliche, portabiciclette, punti di riparazione delle biciclette o di gonfiaggio delle gomme. È bene anche introdurre onde verdi semaforiche per i ciclisti e i pedoni, semafori con conto alla rovescia e altri tipi di segnali. Si dovrebbe migliorare l'accessibilità all'area interessata da parte dei mezzi di trasporto pubblico (realizzazione di corsie per gli autobus, sistemi di precedenza ai trasporti pubblici, incremento del numero di fermate dei trasporti pubblici, introduzione di veicoli più nuovi ecc.). Inoltre, sistemi di car pooling e car sharing, se i veicoli impiegati sono esentati dalle limitazioni, possono assicurare l'accessibilità all'area riducendo la dipendenza dall'auto privata.

Per il traffico motorizzato individuale è importante offrire indicazioni sui percorsi per garantire che le aree possano venire circumnavigate e che si possano trovare adeguate strutture di parcheggio (anche sistemi "park & ride") senza provocare traffico aggiuntivo. È essenziale fornire anche indicazioni e norme per la consegna delle merci nelle aree interessate (ad es. consegna notturna o centro di distribuzione urbana).

## ORIZZONTE TEMPORALE

Di norma, l'analisi della situazione attuale del traffico nell'area interessata richiede da 12 a 18 mesi. A seconda dell'estensione dell'area e del sistema pianificato, lo sviluppo di un progetto di gestione dei parcheggi o degli accessi può richiedere da 9 a 12 mesi o anche più, in quanto il progetto deve essere sviluppato con cura tenendo conto degli interessi di tutte le parti coinvolte allo scopo di identificare un'area idonea e adeguata per l'applicazione della misura. Alcuni benefici si renderanno visibili subito dopo l'applicazione, come ad esempio la riduzione del traffico in transito. Per verificare i trend di tipo economico e della qualità dell'aria occorrerà più tempo.

Per quanto riguarda i tempi di attuazione, nelle città CIVITAS sono state compiute le seguenti esperienze:

- A Norwich (Regno Unito) sono occorsi due mesi per introdurre l'accesso limitato per il traffico motorizzato privato a due strade del centro cittadino durante le ore di massimo traffico pedonale (tra le 10 e le 16.30)
- A Tolosa (Francia), in sei aree della città è stata introdotta una nuova politica di gestione dei parcheggi. La fase di realizzazione di questa misura è iniziata nel corso dell'ottavo mese della misura e si è completata nel mese 36.





## Quali investimenti sono richiesti?

Occorrono finanziamenti per condurre un'approfondita analisi dei trasporti sui flussi della circolazione e sulla situazione attuale dei trasporti e per sviluppare un progetto per un programma di limitazioni. Si deve inoltre considerare il costo di un sondaggio di opinioni presso i residenti. Una volta approvato il progetto, occorre disporre di un budget per le infrastrutture e le attrezzature aggiuntive, come macchine per il pagamento dei permessi, sistemi di monitoraggio, segnaletica e l'installazione dell'hardware. Ad esempio, a La Rochelle (Francia) tre zone ad accesso controllato sono state dotate di colonnine di sbarramento a scomparsa, telecamere e altre attrezzature. Questa misura costa non più di 300.000 EUR.

I costi di gestione (personale di controllo, manutenzione delle macchine per i pagamenti, amministrazione) dipende dai livelli di retribuzione solitamente applicati localmente. Le misure descritte sono onerose in termini di costi ma è possibile compensare gli investimenti attraverso le entrate provenienti dai parcheggi o dal sistema di gestione degli accessi, come anche dalle multe conseguenti alle violazioni delle limitazioni di parcheggio o di accesso. Altre entrate possono derivare dall'affitto di spazi pubblici all'interno delle zone soggette alle limitazioni, che vengono ridisegnate per essere a misura di pedone e diventano disponibili per ristoranti, bar e piccole attività. Ad esempio, nel corso dell'estate 2008 a Ploiesti (Romania) sono stati raccolti 6.600 EUR da ristoranti e attività che hanno utilizzato lo spazio stradale libero.

## Principali fattori che conducono al successo

**I fattori elencati qui di seguito costituiscono i principali elementi necessari per l'avvio e l'efficiente e riuscita attuazione delle misure sopra descritte:**

- Compatibilità della misura con la politica generale dei trasporti della città
- Presenza di un "promotore" della misura, ad esempio il sindaco e/o la maggioranza politica del consiglio comunale, dotato del potere di accelerare le decisioni
- Collaborazione di politici, amministratori, assessorati ai trasporti, all'ambiente, alle infrastrutture e all'urbanistica e della polizia che approva e gestisce l'attuazione
- Campagne sui mezzi di comunicazione che mostrino le condizioni di vita e i potenziali benefici in alcune aree
- Una buona copertura del trasporto pubblico in tutta l'area interessata e operatori in grado di garantire una migliore affidabilità del servizio con una minore congestione del traffico
- Scuole che desiderano aumentare l'accessibilità all'area con modalità di trasporto non motorizzato
- Sistemi "park & ride" ben sviluppati
- Consultazioni approfondite ed estese con il pubblico e le imprese per rendere chiaro alle parti interessate che le misure potenziano l'attrattiva dell'area e sostengono il commercio locale
- Risorse finanziarie garantite (ad es. inserendo le misure nella "strategia di sviluppo della città" per la quale si possono richiedere consistenti finanziamenti statali ed europei)
- Offerta di varie modalità di pagamento delle tariffe (ad es. online, per cellulare ecc.)



## Strategie per il successo dell'attuazione

**Tutte le fasi operative devono essere accompagnate da discussioni e incontri dei gruppi di lavoro allo scopo di identificare preventivamente i possibili ostacoli e di reagire immediatamente ai problemi.**

### **Sostegno politico**

I politici potrebbero non sostenere sufficientemente le misure a causa della percezione negativa delle parti interessate, dei residenti o dei negozianti (particolarmente in prossimità delle elezioni). È dunque fondamentale coinvolgere nella pianificazione e nei processi decisionali tutti i gruppi interessati già nelle prime fasi. Si dovrebbe inoltre iniziare subito a organizzare regolari incontri con le parti e le persone interessate per discutere i fattori critici, i potenziali vantaggi e per spiegare in che modo la misura può avere un impatto positivo sull'area. Sono di aiuto studi che mostrano gli effetti positivi sulla qualità della vita e un elevato livello di sostegno pubblico.

### **Accettazione**

L'introduzione di misure restrittive potrebbe suscitare una reazione negativa da parte dei residenti e dei portatori di interessi economici. In molti casi si verificano azioni di opposizione contro le misure. Un modo per superare questo atteggiamento negativo è mostrare i vantaggi

del sistema ai gruppi specifici delle persone colpite. Si dovrebbe pertanto mettere a punto una strategia di comunicazione completa. Per assicurare che le visioni e gli obiettivi delle parti interessate siano coerenti con quelle dei responsabili del progetto e della pianificazione, i due gruppi devono lavorare in stretta collaborazione per esaminare i diversi punti di vista e creare una visione comune. Ad esempio, il comune deve lavorare con le associazioni di categoria e dovrebbe prendere atto delle loro preoccupazioni che sensibili aumenti delle tariffe possano comportare impatti negativi su diverse imprese della città. Le nuove tariffe devono essere ritenute accettabili dalle parti interessate più importanti. Inoltre, è essenziale avere una strategia chiara in merito a come le nuove norme verranno applicate (ad es. ad opera della polizia o mediante un sistema di identificazione elettronico).

Per ridurre le percezioni negative nei confronti delle misure, è consigliabile introdurre contemporaneamente elementi che vadano a migliorare l'accessibilità per il trasporto pubblico o altre modalità di trasporto sostenibile. Queste migliorie dovrebbero venire presentate come parte integrante della misura restrittiva. Strategie promozionali efficaci costituiscono un elemento chiave per raggiungere questo scopo.

### **Gestione finanziaria**

Per assicurare che vi siano le risorse necessarie per l'allestimento delle misure, occorre una delibera del consiglio comunale. Se si attuano misure di gestione dei parcheggi, di solito queste si autofinanziano e addirittura generano delle entrate supplementari per il comune. Va tuttavia reso chiaro come saranno destinate le entrate nette.

È essenziale predisporre un business plan in cui siano identificate le fonti dei finanziamenti. Si dovrebbe creare una struttura di gestione finanziaria per risolvere i conflitti d'interesse e per controllare le finanze.







### Quadro normativo

La mancanza di disposizioni di legge e della definizione dei valori limite per le emissioni a livello nazionale può costituire un ostacolo all'implementazione di accessi limitati sulla base delle emissioni delle automobili. Si raccomanda di adottare come standard nazionali la normativa UE che specifica la classificazione delle emissioni dei veicoli.

Anche una legislazione vaga sugli spazi pubblici, sul controllo degli accessi o le regole per gli accessi limitati può ostacolare l'attuazione delle misure. In questo caso, potrebbe essere necessario che l'amministrazione pubblica in carica stabilisca delle regole applicabili a livello comunale che dovranno essere approvate dai funzionari locali eletti.

### Costituzione e organizzazione

Procedure amministrative rigide e lente per l'ottenimento delle necessarie autorizzazioni possono essere di intralcio alla messa a punto del piano di sviluppo. Il processo non deve fare sì che i residenti perdano interesse nel progetto e che si sentano insicuri riguardo al futuro della misura. Gli enti pubblici e privati (ad es. gli operatori del trasporto pubblico e dei parcheggi) devono collaborare per individuare una strategia comune in merito alle tariffe, anche se i loro interessi sono diversi. Occorre coinvolgere attivamente i negozianti e i residenti nei processi, in quanto questi soggetti sono spesso preoccupati riguardo alla possibilità di accesso ai negozi e al rischio di perdere i clienti che si spostano in automobile.

### ELEMENTI CHIAVE DA CONSIDERARE

- Deve essere disponibile una buona copertura del trasporto pubblico in tutta l'area che ne assicuri l'accessibilità
- La collaborazione tra il comune e le associazioni di categoria è essenziale. Si dovrebbe tenere conto delle preoccupazioni riguardo al fatto che aumenti sensibili delle tariffe potrebbero avere ripercussioni negative su varie attività commerciali della città. Le nuove tariffe devono essere ritenute accettabili dalle parti interessate più importanti.
- È importante mettere a punto una strategia chiara per l'applicazione delle nuove norme.
- Può essere necessario stabilire nuove regole a livello comunale riguardo gli spazi pubblici, il controllo degli accessi e le regole per gli accessi limitati.

## Quali sono i soggetti chiave da coinvolgere?

### PARTI INTERESSATE

Le azioni restrittive provocano sempre discussioni controverse tra i diversi gruppi. È pertanto essenziale coinvolgere attivamente tutte le parti interessate fino dalle primissime fasi del processo di pianificazione:

- La collettività (residenti dell'area individuata, lavoratori interessati nei loro spostamenti verso il luogo di lavoro, visitatori che si recano nell'area per scopi culturali, per acquisti, per attività ricreative o per turismo). Possono sostenere la misura se sono consapevoli dell'inquinamento dell'aria e dell'inquinamento acustico nelle zone in cui vivono o lavorano e se non sono soddisfatti della si-





tuazione attuale del traffico (carenza di parcheggi, congestione, condizioni di scarsa sicurezza ecc.)

- Direzione delle strade (ad es. per i permessi relativi alla disposizione fisica delle zone soggette a limitazioni)
- Ente ferroviario nazionale, se la stazione ferroviaria può divenire un elemento importante per l'offerta di sistemi "park & ride"
- Gruppi di tutela dei diritti degli automobilisti
- Spesso le imprese locali e regionali (negozianti e operatori commerciali e turistici, addetti alle consegne e imprese di trasporto) sono contrarie alle misure e possono fare in modo che un programma fallisca, ma se vengono coinvolti e sostengono un programma, questo può essere di beneficio sia al settore pubblico che a quello privato
- Gli operatori del trasporto pubblico e i gruppi o le iniziative di interesse locale (ad es. a favore degli anziani, dei disabili, dei gruppi di persone che si spostano in bicicletta o a piedi)
- I media locali

Le parti interessate possono essere invitate a partecipare a delle tavole rotonde che dovrebbero avere luogo durante tutte le fasi di pianificazione e attuazione per evitare successive situazioni critiche e ostacoli. Si dovrebbero organizzare conferenze stampa, eventi pubblici e sondaggi presso i cittadini per spiegare le motivazioni e i vantaggi della misura, per sensibilizzarli e raccogliere informazioni per eventuali miglioramenti.

### **PRINCIPALI PARTNER DEL PROGETTO**

Il coinvolgimento dei partner che seguono è essenziale per il successo dell'attuazione delle misure per la gestione dei parcheggi o degli accessi:

#### **Soggetti responsabili delle decisioni**

- Solitamente gli amministratori locali e regionali assumono un ruolo di guida

- I politici, per assicurarsi il sostegno politico
- Le imprese pubbliche o gli operatori dei trasporti

#### **Operatori**

- La polizia o altri organismi preposti al controllo della circolazione responsabili dell'applicazione del programma
- Operatori privati ingaggiati dall'autorità locale o dall'azienda municipale
- Nel caso di attivazione di sistemi "park & ride" e per adattare il servizio all'interno della zona soggetta a limitazioni, si possono coinvolgere gli operatori del trasporto pubblico.

#### **Finanziatori**

- Le spese iniziali per la misura sono per la maggior parte a carico dell'amministrazione locale o regionale, che dovrebbe anche assumersi la responsabilità della gestione finanziaria
- Se sono coinvolti prestatori di servizi per il monitoraggio, l'applicazione e gli addebiti, i servizi finanziari o le agenzie di carte di credito dovrebbero essere responsabili del sistema di pagamento, del pedaggio stradale e delle attività di supporto

#### **Altri**

- Comunità residenziali ed ente competente per gli alloggi dell'area interessata
- Organizzazioni di imprese locali situate nell'area interessata
- Organizzazioni non governative (ad es. sostenitori dei diritti dei ciclisti, gruppi ecologisti)
- Scuole e scuole dell'infanzia (insegnanti, bambini e genitori)





## Elenco di esempi pratici da CIVITAS II

**Nell'ambito di CIVITAS II, 14 città hanno attuato delle misure in relazione alla gestione delle limitazioni di accesso e dei parcheggi:**

---

**Burgos (Spagna):** Strategia integrata di limitazione degli accessi; Strategia e gestione dei parcheggi

---

**Debrecen (Ungheria):** Gestione degli accessi e dei parcheggi e programma di accessibilità per il centro conferenze e la zona pedonale

---

**Genova (Italia):** Strategia integrata di controllo degli accessi e programma di pedaggio stradale

---

**Cracovia (Polonia):** Applicazione degli accessi limitati e strategia integrata di controllo degli accessi

---

**La Rochelle (Francia):** Progettazione di un programma di controllo degli accessi per autobus turistici e ampliamento delle zone ad accesso controllato

---

**Malmo (Svezia):** Ampliamento della zona ambientale per veicoli pesanti e applicazione

---

**Norwich (Regno Unito):** Introduzione della zona a basse emissioni; limitazioni degli accessi a tempo e sistema di accesso prioritario per veicoli puliti per trasporto merci

---

**Odense (Danimarca):** Realizzazione di zone ambientali

---

**Ploiesti (Romania):** Sviluppo di una zona a traffico limitato

---

**Preston (Regno Unito):** Valutazione della qualità dell'aria e strategia delle zone a traffico limitato; Sviluppo di zone a traffico limitato e ampliamento della pedonalizzazione e regolamentazione del traffico mediante accessi controllati

---

**Stoccarda (Germania):** Opzioni politiche per limitazioni degli accessi

---

**Suceava (Romania):** Ampliamento della zona a basse emissioni

---

**Tolosa (Francia):** Definizione e attuazione di una nuova politica di gestione dei parcheggi

---

**Venezia (Italia):** Gestione degli accessi per il centro cittadino e strategie di gestione dei parcheggi

# www.civitas.eu

Il sito web di CIVITAS contiene informazioni sulle **notizie e gli eventi** collegati a CIVITAS. Offre una presentazione generale di tutti i **progetti CIVITAS**, delle **città CIVITAS** e mette a disposizione i **dati di contatto** di oltre 600 persone che lavorano nell'ambito di CIVITAS.

Inoltre, permette di ricavare una conoscenza approfondita di **oltre 650 dimostrazioni innovative** attuate nelle città pilota CIVITAS.

Visita il sito web CIVITAS e cerca gli **esempi più interessanti di esperienze** nel settore del trasporto urbano sostenibile attualmente in corso nelle città. Se qualcuna delle idee è adatta alla tua città, o se sei anche solo interessato a saperne di più, puoi contattare la persona responsabile della misura individuata.



## Contatti

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Editore:** CIVITAS GUARD – Valutazione, Monitoraggio e Divulgazione di CIVITAS II. **Autore:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fonti:** Tutte foto sono state fornite dalle città CIVITAS e dal team CIVITAS GUARD (se non diversamente indicato) e approvate per la riproduzione nella presente pubblicazione. Le cifre e i valori riportati si basano principalmente sui risultati dei progetti pilota CIVITAS, forniti dalle città partecipanti. Ove opportuno, sono stati utilizzati altri dati tratti dalla letteratura. **Edizione 2010.** Stampato in Austria.

Né la Commissione Europea né qualsiasi altra persona che agisce per conto della Commissione è responsabile dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nella presente pubblicazione. Le opinioni espresse nella presente pubblicazione non sono state adottate o in qualunque modo approvate dalla Commissione e non devono essere considerate espressioni delle opinioni della Commissione.

**L'iniziativa CIVITAS è cofinanziata dalle sezioni Energia e Trasporto del programma quadro per RSD dell'UE.**

# CIVITAS