

ISSN 1970-9870 Volume 4 - Numero 4 - dicembre 2011

04.11

MOBILITA' E CONFLITTI

TeMA

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab*



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

TeMA
04.11

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Volume 4 | Numero 4 | dicembre 2011



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870

Chiuso in redazione nel dicembre 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione.tema@unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

EDITORIALE

Confronto creativo: l'altra democrazia
quella che funziona nelle società complesse
Lawrence Susskind, Adriana Goni Mazzitelli

RICERCHE

**Un sistema di supporto alle decisioni per l'analisi
dei conflitti derivanti da politiche di pricing**
Mariano Gallo, Luca D'Acierno, Roberta Ciccarelli, Bruno Montella

**Mobilità partecipata:
Agenda XXI e buone pratiche**
Pietro Ugolini, Francesca Pirlone, Ilenia Spadaro

**Mobilità sostenibile in Europa: il ruolo della
partecipazione alla scala di quartiere**
Ila Maltese, Ilaria Mariotti

SPERIMENTAZIONI

**Il nodo della stazione ferroviaria come luogo di
riconciliazione di conflitti urbani**
Elisa Conticelli, Simona Tondelli

Multifunzionalità e conflittualità nelle Zone 30
Luca Staricco

CONTRIBUTI

**I nuovi tunnel ferroviari del Frejus e del Gottardo:
un confronto politico-istituzionale**
Gerardo Marletto

Conflitti territoriali: sei interpretazioni
Luigi Bobbio

**Infrastrutture di trasporto e accettabilità: il ruolo della
valutazione economica nella riduzione dei conflitti**
Silvia Maffii, Riccardo Parolin

Camminare (e pedalare) per trasformare la città
Arnaldo Cecchini, Valentina Talu

**Comunicazione del rischio industriale
e strategie di mitigazione dei conflitti**
Carmelo di Mauro, Daniele Baranzini

5

EDITORIAL PREFACE

Consensus Building: the Democracy
which Works Properly in Complex Society
Lawrence Susskind, Adriana Goni Mazzitelli

RESEARCHES

11

**A Decision Support System for Analysing Conflicts
Related to Pricing Policies Implementation**
Mariano Gallo, Luca D'Acierno, Roberta Ciccarelli, Bruno Montella

25

**Mobility Participatory Processes:
Agenda21 and Best Practices**
Pietro Ugolini, Francesca Pirlone, Ilenia Spadaro

35

**Sustainable Mobility in Europe: the Role of
Participation at the Neighbourhood Scale**
Ila Maltese, Ilaria Mariotti

APPLICATIONS

47

**Railway Station Role
in Composing Urban Conflicts**
Elisa Conticelli, Simona Tondelli

59

Multifunctionality and Conflicts in 20 mph Zones
Luca Staricco

FOCUSES

69

**The New Railway Tunnels of Frejus and Gothard:
a Political and Institutional Comparative Analysis**
Gerardo Marletto

79

Territorial Conflicts: Six Interpretations
Luigi Bobbio

89

**Transport Infrastructures and Acceptability:
the Role of Economic Evaluation for Conflict Mitigation**
Silvia Maffii, Riccardo Parolin

99

Walking (and Cycling) to Change the City
Arnaldo Cecchini, Valentina Talu

109

**Industrial Risk Communication
and Conflict Mitigation Strategies**
Carmelo di Mauro, Daniele Baranzini

OSSERVATORI

Web
a cura di Rosa, Alba Giannoccaro
Un manifesto europeo:
dall'associazionismo locale alla coalizione internazionale

121

Pubblicazioni
a cura di Andrea Salvatore Profice
Grandi progetti e riqualificazione urbana

125

Normativa
a cura di Giuseppe Mazzeo e Valentina Pinto
La perequazione territoriale nelle Leggi Regionali

129

Pratiche urbanistiche
a cura di Fiorella de Ciutiis
Vantaggi e criticità della Ztl: alcuni casi di studio

133

News ed eventi
a cura di Rosa, Alba Giannoccaro
Treni ad alta velocità: decisioni globali e conflitti locali

137

AUTORI

Profili degli autori

141

REVIEWS

Web
ed. Rosa, Alba Giannoccaro
An European Manifesto:
from Local Associations to International Coalition

Book Review
ed. Andrea Salvatore Profice
Big Projects and Urban Requalification

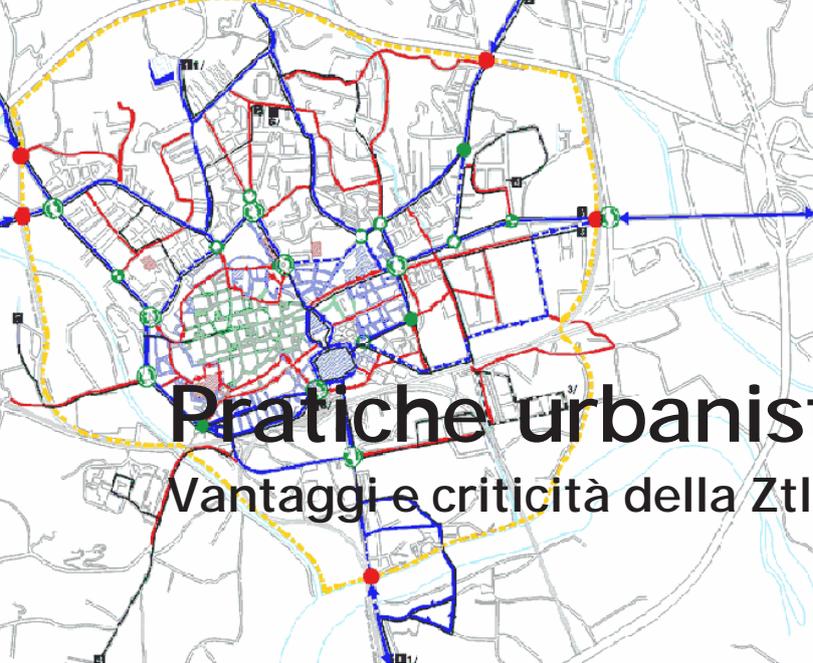
Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Valentina Pinto
The Territorial Equalization in Regional Laws

Urban Practices
ed. Fiorella de Ciutiis
Advantages and Weaknesses of the Ztl: Some Examples

News and Events
ed. Rosa, Alba Giannoccaro
High Speed Trains: Global Strategy and Local Conflicts

AUTHORS

Authors' Profiles



Pratiche urbanistiche

Vantaggi e criticità della Ztl: alcuni casi studio

Advantages and Weaknesses of the Ztl: Some Examples

a cura di Fiorella de Ciutiis

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: fioredec@libero.it

In questo numero

Le ZTL (Zone a traffico limitato) sono aree situate in alcuni punti critici delle città (es. nei centri storici), al fine di limitare il traffico veicolare in alcune fasce orarie, consentendo però il passaggio ai mezzi pubblici o di emergenza, ai residenti e a chi possiede particolari autorizzazioni.

Tra gli obiettivi che solitamente le Amministrazioni comunali intendono raggiungere con questo provvedimento si annoverano:

- il mantenimento delle condizioni di sicurezza, soprattutto nei centri storici, durante gli orari di maggiore affluenza di veicoli e pedoni;
- il contenimento dei livelli di inquinamento nelle zone centrali;
- l'incremento delle entrate amministrative, laddove è previsto anche il pagamento di un pedaggio urbano.

In molti casi, l'accesso alle Ztl è definito attraverso l'individuazione di "varchi" per il riconoscimento dei mezzi autorizzati all'ingresso, caratterizzati dalla presenza di telecamere o costituiti da transenne mobili, che possono

essere aperte con permessi elettronici o pass. Molto utilizzate, in Italia, le telecamere poste ad ogni ingresso delle Ztl registrano le targhe di ogni veicolo entrante controllando così il rispetto del sistema della circolazione previsto.

Nonostante gli innegabili vantaggi offerti dall'istituzione delle Ztl, vanno attentamente presi in considerazione i potenziali elementi di criticità che ne possono derivare.

"La chiusura di una vasta zona al traffico veicolare, se non attentamente studiata e progettata, rischia di peggiorare l'efficienza del sistema riducendo le risorse di spazio disponibile sia per la circolazione sia per la sosta. Si rischia infatti di generare una nuova mappa degli spostamenti che porta con sé effetti collaterali indesiderati, come la possibilità nefasta di spostare congestione e inquinamento dalla zona chiusa al traffico alle aree ad essa confinanti, spesso già saturate. Inoltre, va considerato che il controllo degli accessi richiede un impegno notevole delle forze di vigilanza urbana, sottraendo energie alle mansioni di controllo della sosta"

(Pgtu Palermo, 2011). Di seguito sono illustrati tre casi: Napoli, con la grande Ztl Centro Antico; Palermo, che ha modificato l'attuale assetto della Ztl del centro storico apportando alcune novità; Milano, prima città in Italia ad introdurre una tariffa per l'accesso al centro storico.



La Ztl Centro storico di Napoli

Il 22 settembre 2011 ha avuto inizio la prima fase del processo di istituzione della grande zona a traffico limitato, la Ztl Centro antico, che interesserà una vasta area del centro storico di Napoli.

La prima azione avviata ha interessato via Pessina (fino a piazza Dante) e un primo tratto di via Duomo, con l'attivazione di corsie preferenziali e la limitazione della circolazione esclusivamente ai mezzi pubblici, taxi, mezzi di soccorso e veicoli che trasportano diversamente abili. Nel mese di ottobre, poi, sono state installate le telecamere per la videosorveglianza dei varchi delle corsie preferenziali suddette, inizialmente presidiati da agenti di polizia municipale. La prossima mossa sarà la completa chiusura al traffico dalle ore 7 alle ore 18 tutti i giorni, consentendo l'accesso solo alle auto dei residenti, agli autoveicoli che trasportano diversamente abili e ai veicoli autorizzati. Inoltre, i veicoli adibiti al trasporto delle merci dovranno utilizzare percorsi alternativi alla corsia preferenziale di Via Pessina/Piazza Dante. Sono disponibili nelle adiacenze di Piazza Dante 6 piazzole di sosta per il carico-scarico delle merci, utilizzabili dalle 8.00 alle 10.00 e dalle 14.00 alle 16.00.

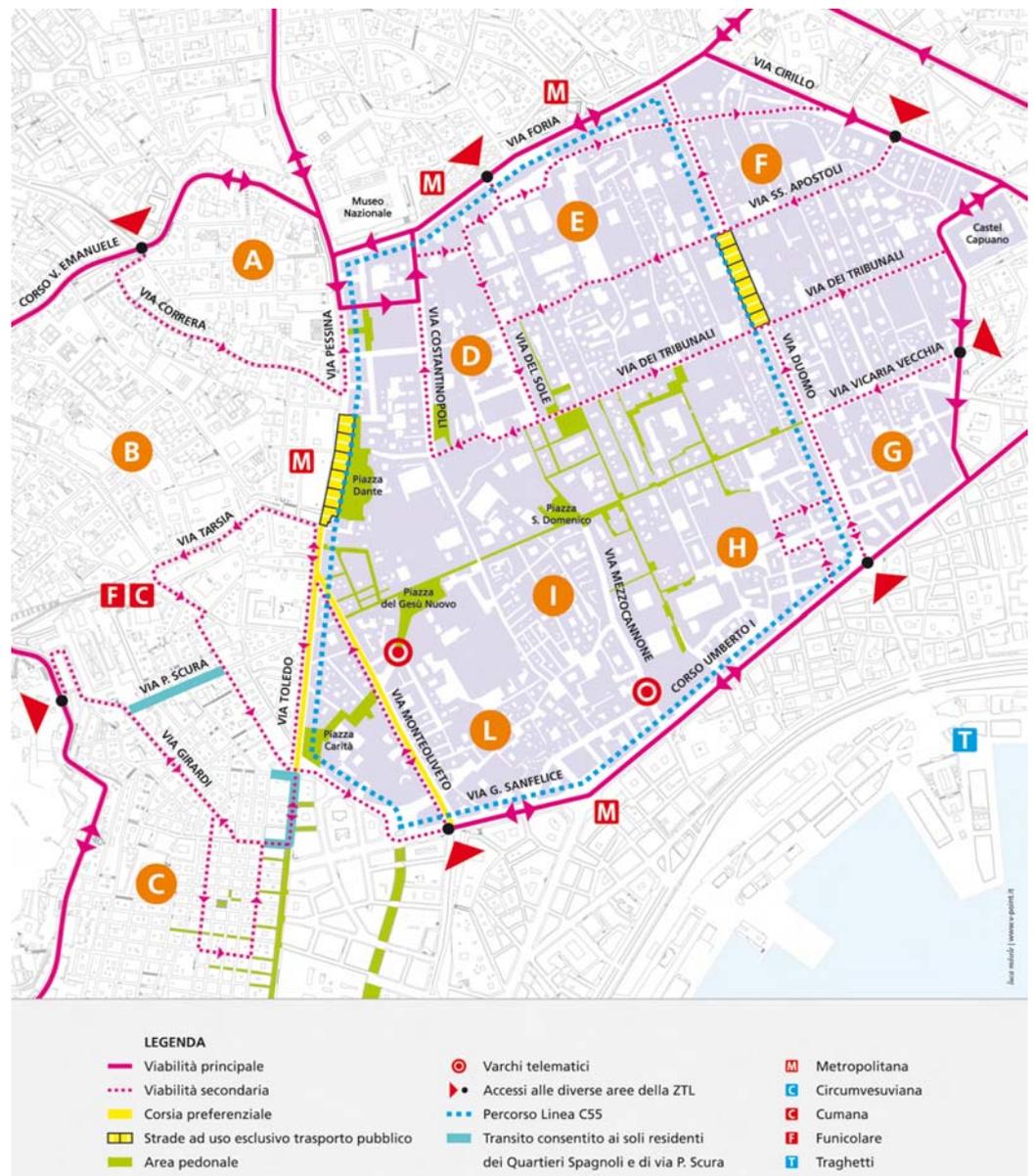
In questa prima fase è stata messa in atto anche una campagna di informazione con manifesti e volantini e è stato necessario l'aiuto della Protezione civile e degli ausiliari del traffico. Inoltre, per facilitare la fruizione della Ztl e soddisfare le esigenze di sosta dei cittadini sono state realizzate, intorno alle aree interessate, strisce blu per 600 posti auto e 360 posti moto e la prossima apertura del parcheggio Frullone aumenterà la possibilità di interscambio gomma/ferro. È stato anche necessario potenziare il trasporto pubblico, modificando il percorso della linea di autobus C55 che attualmente attraversa la Ztl.

Nonostante il sistema di interventi messo in campo per supportare

l'iniziativa, numerosi sono stati gli elementi di criticità, primo tra tutti i previsti ingorghi di autoveicoli che si sono verificati nel breve periodo intorno alle aree interessate.

Inoltre le perplessità e, in alcuni casi, le proteste dei commercianti, di associazioni di cittadini e di ordini professionali hanno messo in luce altri elementi: la difficoltà di accesso ai cittadini e il rischio paralisi dovuto all'insufficienza del trasporto pubblico fino all'apertura (ancora lontana) di alcune stazioni della Linea 2 della metropolitana (piazza Municipio, corso Umberto), e la carenza di parcheggi per chi arriva dalla provincia.

La prima fase della realizzazione della Ztl Centro Storico ha avuto inizio a settembre, nella giornata conclusiva della Settimana Europea della Mobilità sostenibile.



La nuova Ztl di Palermo

Il nuovo Piano generale del traffico urbano di Palermo, redatto dall'Ufficio Traffico del Comune in collaborazione con il dipartimento Trasporti dell'Università e approvato nel giugno 2011, rivede l'attuale assetto della Ztl.

Il piano arriva a valle di una sentenza del Tar (2008) che aveva annullato le Ztl cittadine, che prevedevano una tariffazione dei permessi illegittima in assenza di un Piano Urbano del Traffico. Alla sentenza del Tar ha fatto seguito il ricorso collettivo da parte dei cittadini per il riscarcimento dei danni subiti (in particolare i commercianti per il grave calo delle vendite, dagli stessi stimato intorno al 60%).

L'individuazione di zone a traffico limitato e/o aree pedonali è stata operata dal piano sulla base di un principio: da un lato garantire l'adeguata accessibilità e frequentazione delle aree, e dall'altro fare in modo che l'ampiezza di tali ambiti urbani non comprometta la mobilità motorizzata nelle zone circostanti (in particolare i cosiddetti "itinerari di arroccamento" atti ad accogliere il traffico motorizzato deviato dagli ambiti in questione).

La vecchia Ztl A è ora divisa in sue sottozone: le Ztl 1 e 2. La zona 1, denominata anche Ztl Centrale, abbraccia i quattro Mandamenti del centro storico ed è quella che partirà subito; in quest'area sarà consentito l'accesso solo ai veicoli euro 3 o superiori, ai residenti e agli utenti autorizzati. La zona 2, invece, si allarga fino a via Notarbartolo, ma la sua attivazione è subordinata ad alcuni interventi come il potenziamento dei mezzi pubblici. Il piano inoltre prevede l'attivazione di Ztl anche nelle zone dei mercati storici ed nelle zone della Favorita e delle borgate di Mondello e Sferracavallo. Per tutte le Ztl è previsto un

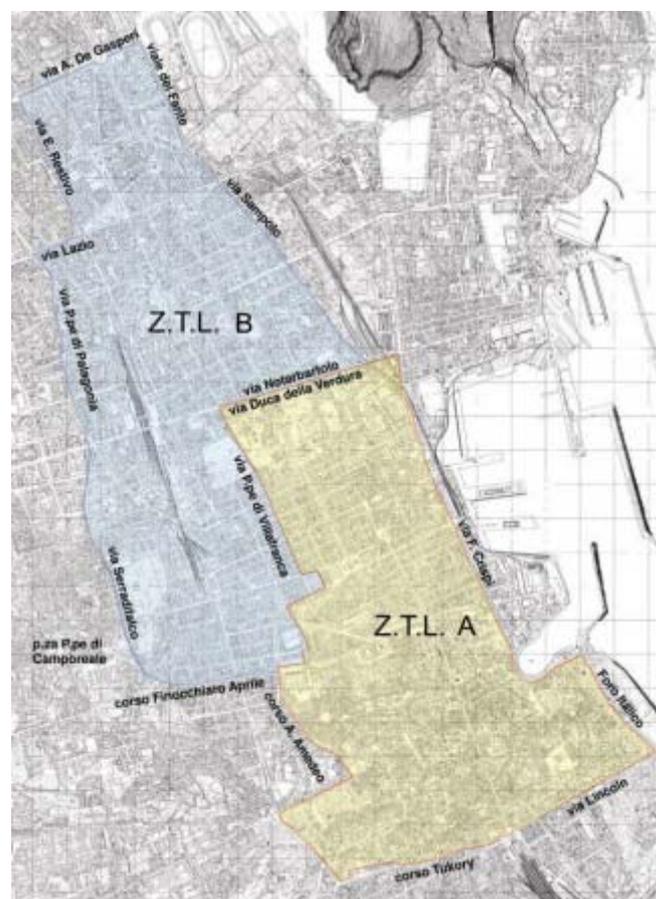
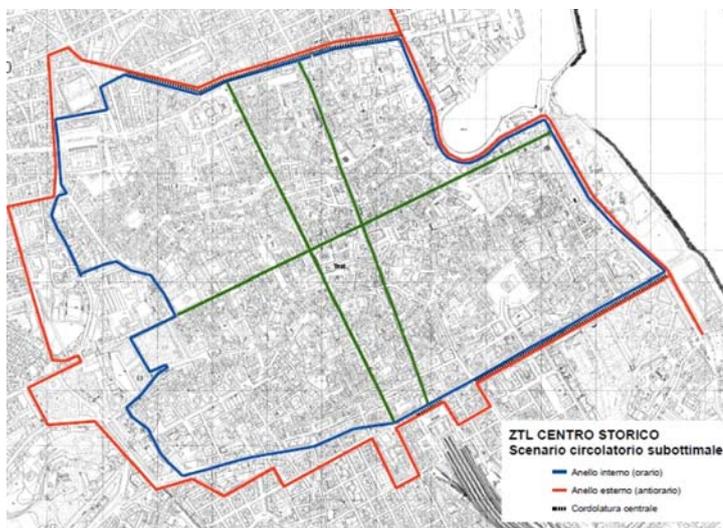
La vecchia Ztl A è ora divisa in sue sottozone. La zona 1, denominata anche Ztl Centrale, abbraccia i quattro Mandamenti del centro storico.

sistema di videocontrollo delle corsie preferenziali sia ai varchi di accesso che ai principali semafori.

Oltre alle Ztl, il Piano prevede nuove isole pedonali nel centro storico, che arriveranno ad interessare una superficie di circa 83 ha (dagli attuali 41). L'obiettivo è valorizzare gli itinerari turistici da piazza Magione alle strade alle spalle della Cattedrale, da via Candelaì alle piazze Pretoria e Bellini.

Per facilitare la fruizione delle isole pedonali e delle Ztl è previsto il potenziamento del servizio di trasporto pubblico attraverso l'introduzione delle Linee express, ovvero bus senza fermate che collegano il centro da un punto all'altro con un biglietto unico integrato con la metropolitana. Inoltre, per quanto riguarda il sistema della sosta, il piano punta soprattutto sui parcheggi di interscambio, come quello di via Emiri in cui verranno trasferiti diversi capolinea che collegano con il centro.

Ovviamente affinché la Ztl apporti i benefici attesi, oltre al potenziamento del trasporto pubblico è necessario l'apporto del Corpo di Polizia Municipale, in termini di adeguata e permanente vigilanza sul territorio, e dell'Ufficio Tecnico del Traffico, per sovrintendere, monitorare e gestire tutti, oltre ad un'efficace campagna di comunicazione per informare e sensibilizzare i cittadini.



L'Ecopass della Cerchia dei bastioni a Milano

Ecopass è un progetto compreso nel piano d'intervento per la mobilità sostenibile, la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini avviato nel gennaio 2008 dal Comune di Milano e in fase sperimentale fino a dicembre 2011. Milano è stato il primo comune italiano ad adottare un provvedimento di questo tipo con cui si intende risponde ai seguenti obiettivi prioritari:

- ridurre l'inquinamento e tutelare la salute dei cittadini;
- garantire una circolazione più fluida;
- garantire maggiori risorse per il trasporto pubblico;
- migliorare la qualità della vita in città.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, l'amministrazione comunale ha programmato anche importanti interventi strutturali, da affiancare al provvedimento Ecopass. Tra questi:

- il potenziamento del trasporto pubblico;
- l'estensione della sosta regolamentata;
- l'estensione delle corsie preferenziali per i mezzi pubblici;
- la realizzazione di nuove piste ciclabili;
- iniziative finalizzate all'efficienza energetica (controllo su impianti termici, metanizzazione, pannelli solari e teleriscaldamento);
- l'aumento delle aree verdi.

L'area di applicazione dell'Ecopass è la Ztl della Cerchia dei bastioni, delimitata da 43 varchi elettronici muniti di telecamere. Le telecamere rilevano il passaggio del veicolo in ingresso, la sua classe di inquinamento e il valore della tariffa Ecopass applicata, verificando così la disponibilità del credito a partire dalla data di attivazione. L'Ecopass si applica alle categorie di veicoli maggiormente inquinanti; nello specifico, ad ogni classe di inquinamento corrisponde un Ecopass con diverso valore.

L'avvio dell'operazione ha incontrato però non pochi problemi. Anzitutto le proteste di cittadini e commercianti, preoccupati dall'effetto negativo che questa misura potrebbe avere sullo sviluppo economico e sul rilancio dei consumi aumentando, invece, il costo della vita.

Il rischio concreto, e ancora attuale, è infatti quello di un aumento dei

Referenze immagini

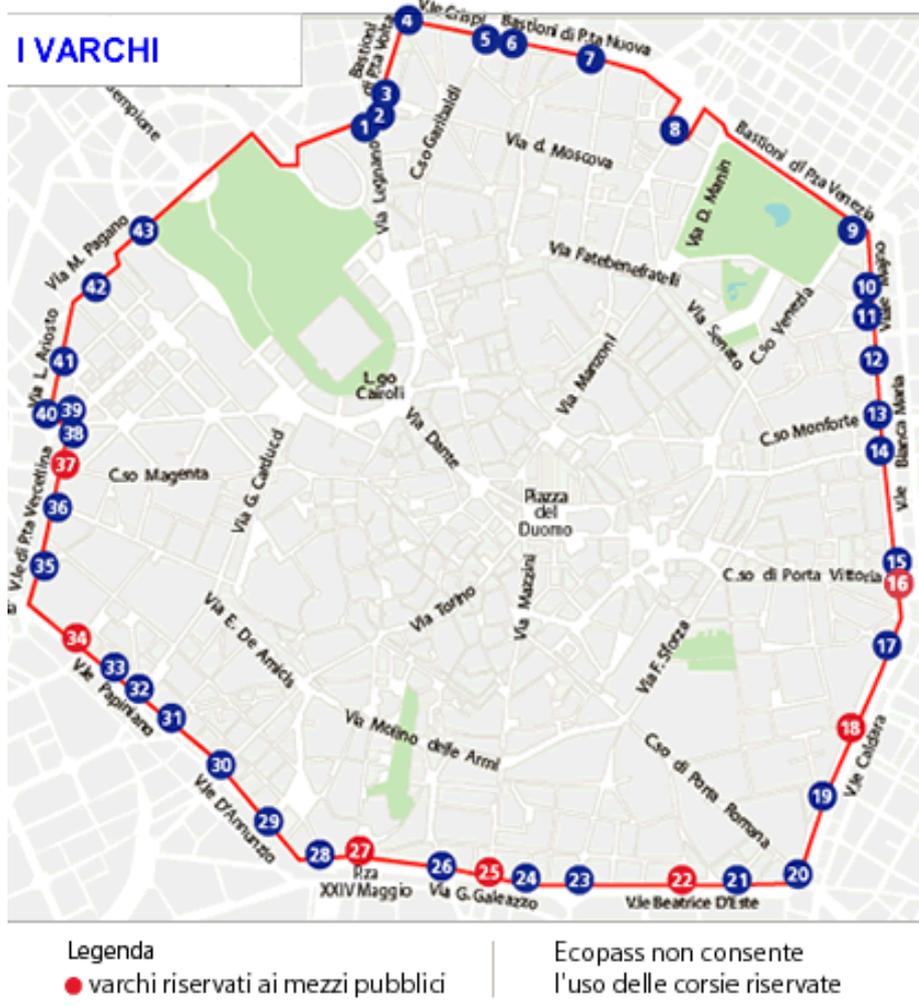
L'immagine a pag. 133 è tratta dal sito web <http://www.cronacacity.com>. L'immagine di pag. 134 è tratta dal sito web <http://www.comune.napoli.it>. L'immagine a pag. 135 è tratta dal sito web <http://www.comune.palermo.it>. L'immagine in questa pagina è tratta dal sito web <http://www.comune.milano.it>.

prezzi al consumatore nell'area, facendo così ricadere sui consumatori il costo dell'accesso in centro.

Inoltre, soprattutto nella fase iniziale, numerose sono state le difficoltà per il pagamento informatico, con il frequente blocco dei pagamenti on-line e la congestione dei numeri informativi.

Da gennaio 2012 partirà una nuova misura in fase sperimentale, sostituendo così l'Ecopass. La cerchia dei bastioni sarà denominata Area C e per il transito (per cui sono stabilite nuove regole) si pagherà il *congestion charge*, una tariffa generalizzata pari 5 euro.

L'area Ecopass è la Ztl della Cerchia dei bastioni, delimitata da 43 varchi elettronici muniti di telecamere.



TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>**

**TeMALab - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>**

**www.tema.unina.it
redazione.tema@unina.it**