



Le politiche per la mobilità urbana sostenibile: spunti di riflessione dalle esperienze europee

Carlo Carminucci
ccarminucci@isfort.it

Riva del Garda, 3 ottobre 2008

Sommario



Lezioni dalle città europee: le buone pratiche del "come" si fanno le cose

1. elaborazione e attuazione dei **Piani di azione per la qualità dell'aria**, come approccio organico, di area vasta e intersettoriale al problema dell'inquinamento atmosferico nelle grandi aree urbane
2. la **pianificazione dei trasporti e della mobilità sostenibile**, per uno sviluppo di medio-lungo periodo: definizione di una strategia, misure integrate, target, monitoraggio, rimodulazioni, continuità temporale...
3. le pratiche di **dialogo sociale** messe in atto, come scelta di **innovazione dei metodi di governo** per incrementare l'efficacia delle soluzioni proposte

Le limitazioni alla circolazione nei centri urbani: spunti dall'analisi del caso italiano

Sommario



Lezioni dalle città europee: le buone pratiche del "come" si fanno le cose

1. elaborazione e attuazione dei **Piani di azione per la qualità dell'aria**, come approccio organico, di area vasta e intersettoriale al problema dell'inquinamento atmosferico nelle grandi aree urbane
2. la **pianificazione dei trasporti e della mobilità sostenibile**, per uno sviluppo di medio-lungo periodo: definizione di una strategia, misure integrate, target, monitoraggio, rimodulazioni, continuità temporale...
3. le pratiche di **dialogo sociale** messe in atto, come scelta di **innovazione dei metodi di governo** per incrementare l'efficacia delle soluzioni proposte



Le limitazioni alla circolazione nei centri urbani: spunti dall'analisi del caso italiano

I Piani di azione per la qualità dell'aria: le misure sui trasporti e l'integrazione tra strumenti pianificatori

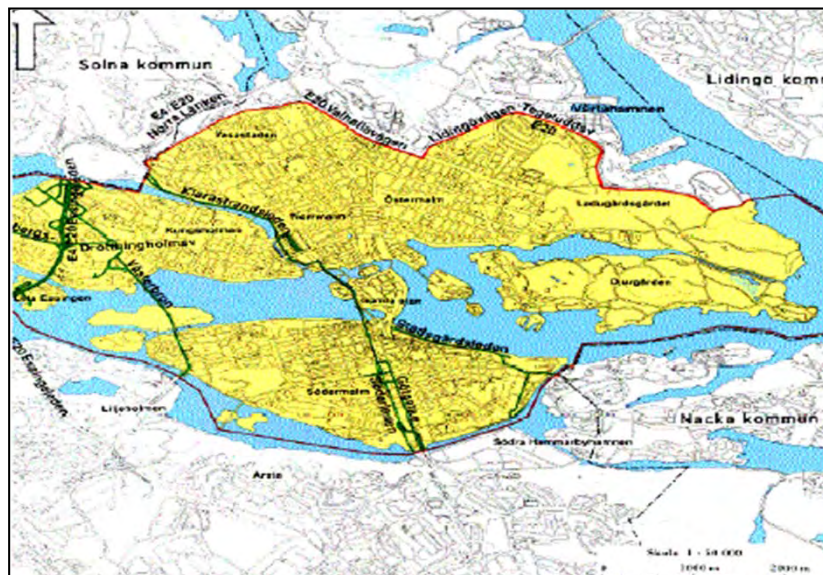


	Londra <i>The Mayor Air Quality Strategy</i>	Parigi <i>PPA (Plan de protection de l'Atmosphere)</i>	Berlino <i>Berlin action plan 2005-2010</i>	Bruxelles <i>Plan Air Climat 2002-2010</i>
ANNO DI APPROVAZIONE (prima proposta)	2006 (2002)	2006	2005 (1994)	2002
SOGGETTO ATTUATORE (ambito di applicazione)	Sindaco di Londra (Greater London)	Prefetto e Regione Paris Ile-de-France	Land Berlin (città stato di Berlino)	Regione di Bruxelles-Capitale
POPOLAZIONE COINVOLTA (mln di ab.)	7,4	11,0	3,4	1,0
PERIODO DI VALIDITÀ (definizione dei target)	2010-2012	Fino al 2010	2008-2010	Fino al 2010
VALORI OBIETTIVO	PM ₁₀ e NO ₂	NO ₂ e O ₃	PM ₁₀ e NO ₂	PM ₁₀ , COV e NO _x , CO ₂
PRINCIPALI AZIONI SUI TRASPORTI	<ul style="list-style-type: none"> • LEZ (<i>Low Emission Zone</i>) • Flotta pubblica ecologica (bus, taxi, mezzi della PA) • Incentivi a TPL e bici • Piani di viaggio casa-lavoro 	<ul style="list-style-type: none"> • Stop al traffico (fasi acute) • Contenimento vapori delle stazioni di servizio • Standard emissivi del TPL • Gestione impatti aeroporto 	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo mobilità ciclistica • Sosta e consegna merci • Moderazione traffico (Zone 30 km/h) • Potenziamento del TPL • LEZ (<i>Low Emission Zone</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rinnovo parco auto • Miglioramento del TPL • Sviluppo aree verdi/ciclo • Spostamenti casa-lavoro • Gestione della sosta
INTEGRAZIONE CON ALTRI STRUMENTI O INIZIATIVE	<ul style="list-style-type: none"> • Congestion Charging • Piano dei trasporti di Londra • London Plan (piano urbanistico) • Climate Change Action Plan 	<ul style="list-style-type: none"> • Piano della mobilità urbana • Piano di mobilità regionale • Plan climat 	<ul style="list-style-type: none"> • Piano di sviluppo del traffico • Piano di tutela qualità dell'aria 	<ul style="list-style-type: none"> • Piano mobilità regionale • PRD (piano urbanistico) • Plan climat

La "Low Emission Zone" (LEZ): esempi europei diffusi, con misure selettive e ambiti territoriali allargati



Stoccolma (e città svedesi)



A Stoccolma e in genere nelle principali città svedesi (Malmö, Gothenburg, Lund) è da tempo (anno 1996) limitato l'accesso al traffico pesante nel centro dell'area urbana (circa 35 kmq).

Il criterio di selezione valuta sia l'età, sia la classe di omologazione del veicolo. Da fine 2008 l'accesso alla "zona ambientale" è riconosciuto ad autocarri e autobus Euro 4, a mezzi adattati con filtro anti-particolato (FAP) e con motori almeno Euro 3.

Berlino (e città tedesche)



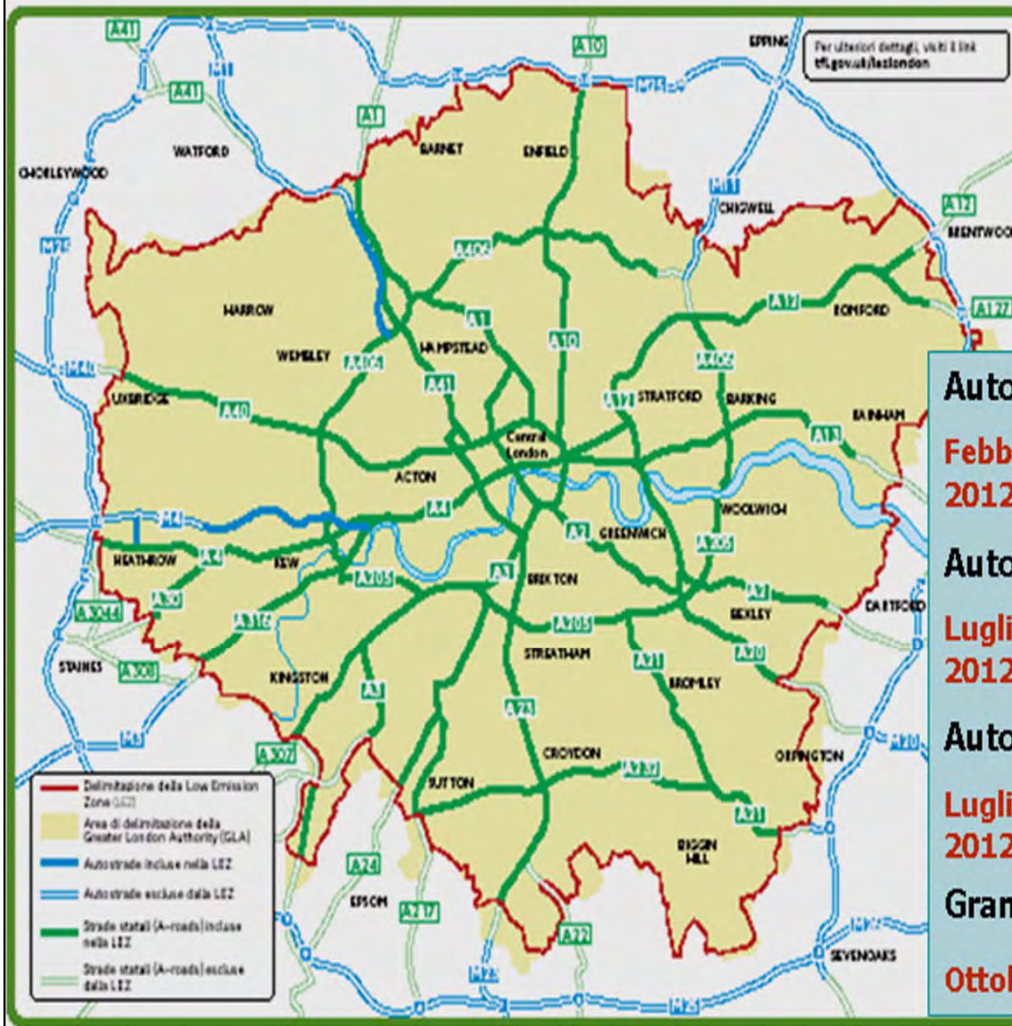
Da gennaio 2008 è attiva a Berlino una zona ambientale di 88 kmq interni all'anello ferroviario nel quale possono circolare solo i mezzi diesel almeno Euro 2 (Euro 0 e 1 con FAP) e i veicoli a benzina catalizzati. Da gennaio 2010 potranno circolare solo i veicoli con standard almeno Euro 4.

In Germania esiste un programma nazionale di creazione di LEZ, gestito localmente con qualche differenza, che interessa ben 71 città.

Il modello londinese di LEZ: area vasta, *road pricing*, accessi regolati solo per i grandi veicoli



L'area interessata è la Città di Londra e 32 distretti, per un'estensione territoriale di 1.579 kmq e una popolazione residente di 7,4 milioni di abitanti.

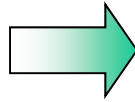


Standard richiesti

- Autocarri pesanti 
 - Febbraio 2008 Euro 3, Gennaio 2012 Euro 4
- Autocarri leggeri 
 - Luglio 2008 Euro 3, Gennaio 2012 Euro 4
- Autobus e pullman 
 - Luglio 2008 Euro 3, Gennaio 2012 Euro 4
- Grandi furgoni e pulmini 
 - Ottobre 2010 Euro 3

Standard ecologici elevati e progressivi per i grandi automezzi diesel, in assenza dei quali si accede nell'area con il pagamento di un ticket giornaliero molto oneroso; ad esempio, £ 200 al giorno per autocarri e autobus, £100 per pulmini e furgoni che non rispettano gli standard LEZ.

In Italia



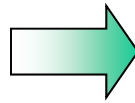
**Verso i Piani di QA,
ma con molti limiti...**



Limiti della pianificazione regionale (competente per le aree urbane) in tema di Qualità dell'Aria (QA)

- ➔** eccesso di fiducia sulle misure tecniche (rinnovo del parco), portata di azione sovente limitata alle fasi critiche (*fermi una tantum*)
- ➔** pochi documenti di azione per la QA propongono approcci integrati con altre pianificazioni (urbana, trasporti, sviluppo produttivo, insediamenti...)
- ➔** oppure pochi finanziano misure influenti sulle regole di accessibilità (aree pedonali) e capaci di promuovere tra i cittadini effettive alternative all'uso all'auto (interventi organici sulla mobilità con bici, Tpl, servizi di auto in condivisione...)
- ➔** alcune eccezioni, da verificare nel tempo: accordi Regione-Enti locali in Emilia Romagna e Toscana, aggiornamento al 2007 del piano regionale di risanamento in Piemonte...

In Italia



...e verso le LEZ, anche qui con molti limiti



*Alcune città italiane si stanno muovendo nella stessa direzione, ma con evidenti limiti: **assenza di piani organici e coerenti, aree di applicazione ridotta, scarsi controlli, eccesso di deroghe, regole poco selettive...***

- **Roma**: Anello ferroviario interdetto agli autoveicoli e alle moto pre-Euro 1: area di 44 kmq, validità 24 h, dal lunedì al venerdì
- **Torino**: ZTL "ambientale" con divieto alle auto pre-Euro 3 alle moto Euro 0 e ai mezzi commerciali pre-Euro 1: area di circa 2,5 kmq, validità 7,30-19,00 per auto e moto e 9,00-13,00 per i mezzi commerciali, dal lunedì al venerdì
- **Milano**: Sperimentazione del ticket antismog da gennaio 2008 all'interno della Cerchia dei bastioni: area di 8,2 kmq, applicata di giorno (7,00-19,00), dal lunedì al venerdì solo alle auto a benzina pre-Euro 3 e diesel pre-Euro 4 con filtro antiparticolato, ticket da 2 a 10 euro (in base al profilo ecologico del veicolo) con possibilità di abbonamento annuo, scontato per i residenti dell'area (da 50 a 250 euro)
- **Palermo**: Nuovo sistema di ZTL (da maggio 2008) con divieto di accesso agli autoveicoli pre-Euro 3 nella zona più centrale (ZTL A) e pre-Euro 1 nella nuova area (ZTL B) per quasi 7,7 kmq, validità 8-20 tutti i giorni, ma libera circolazione per i residenti (escluso auto non catalizzate)

*Più in generale, in Italia si applicano i **fermi temporanei dei veicoli più inquinanti nei mesi invernali, spesso solo per alcune giornate e per fasce orarie limitate.***

Sommario



Lezioni dalle città europee: le buone pratiche del “come” si fanno le cose

1. elaborazione e attuazione dei **Piani di azione per la qualità dell'aria**, come approccio organico, di area vasta e intersettoriale al problema dell'inquinamento atmosferico nelle grandi aree urbane
2. la **pianificazione dei trasporti e della mobilità sostenibile**, per uno sviluppo di medio-lungo periodo: definizione di una strategia, misure integrate, target, monitoraggio, rimodulazioni, continuità temporale...
3. le pratiche di **dialogo sociale** messe in atto, come scelta di **innovazione dei metodi di governo** per incrementare l'efficacia delle soluzioni proposte



Le limitazioni alla circolazione nei centri urbani: spunti dall'analisi del caso italiano

La continuità delle politiche: il caso del Piano della Mobilità Urbana di Parigi

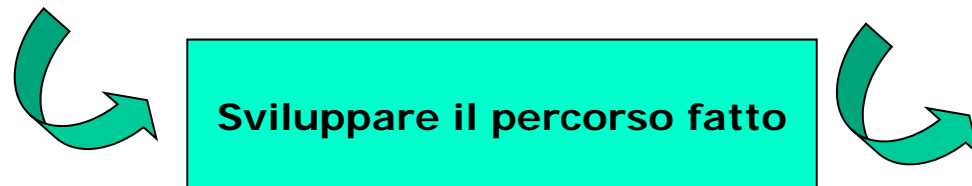


I risultati raggiunti nel Piano della Mobilità 2001-2005

- - 17% di auto circolanti in città
- crescita dei passeggeri del Tpl su rotaia: 10% su metro e linee suburbane; 20% sui treni pendolari
- + 48% di uso delle biciclette
- tendenza "al meglio" di alcuni inquinanti (PM10, NO2)

Quindi, la decisione del nuovo progetto di Piano della Mobilità Urbana 2007

(Macro-Obiettivi "Sfide")



**Migliorare la qualità dell'aria
Favorire l'accessibilità
Sicurezza degli spazi pubblici
Nuovi legami tra città e periferia
Vitalità economica e sviluppo**

L'approccio incrementale del Piano della Mobilità di Parigi



1° Step al 2013

2° Step al 2020

Obiettivi (*rispetto al 2001*)

- ➔ **INCREMENTARE LA QUOTA MODALE DEL TRASPORTO COLLETTIVO E DELLA BICICLETTA**
 - raggiungere l'80% degli spostamenti in città entro il 2013
 - raggiungere l'83% degli spostamenti entro il 2020 (dall'attuale 78%)
- ➔ **AUMENTARE L'OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO**
 - +20% di viaggi offerti al 2013 (+1,9 milioni)
 - +30% di viaggi offerti al 2020 (+2,8 milioni)
- ➔ **DIMINUIRE IL TRAFFICO MOTORIZZATO**
 - ridurre del 26% del traffico entro il 2013 (in veicoli-km)
 - ridurre del 40% del traffico entro il 2020 (in veicoli-km)

Fonte: *Project de Plan de Déplacements de Paris, febbraio 2007*

L'approccio incrementale del Piano della Mobilità di Parigi (*segue*)

➔ **MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA E ABBATTERE L'INQUINAMENTO IN GENERALE**

Per il biossido di azoto (NO₂):

- 50% delle vie trafficate sotto la soglia di 40µg/m³ di concentrazione al 2013
- 100% delle vie sotto la soglia (40µg/m³) di protezione della salute al 2020

Per le emissioni di gas serra (CO₂):

- - 25% delle emissioni dovute alla circolazione dentro Parigi al 2013
- - 60% delle emissioni dovute alla circolazione dentro Parigi al 2020

➔ **AUMENTARE LA SICUREZZA DEGLI SPOSTAMENTI**

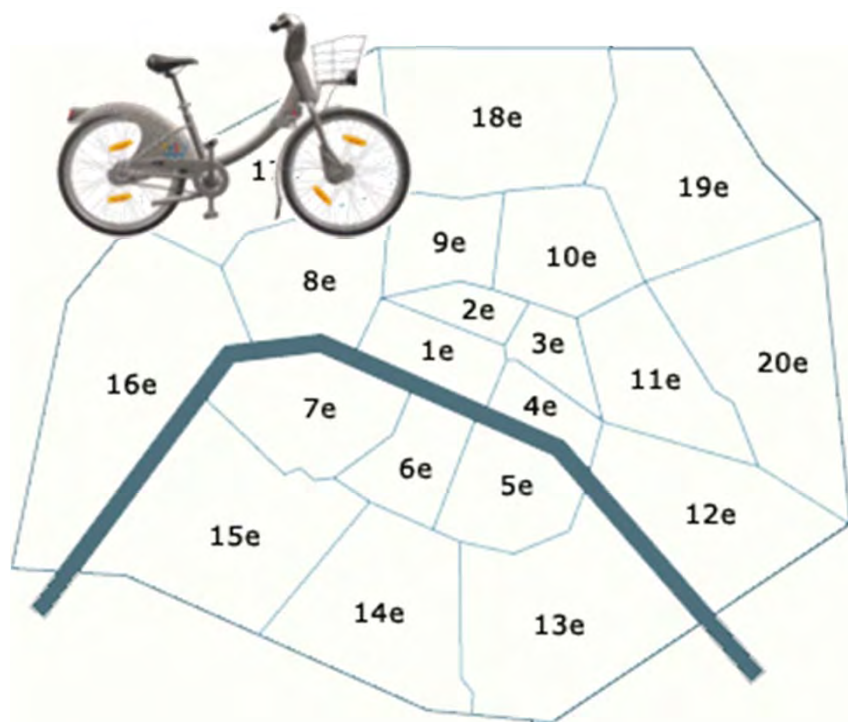
- - 55% di incidentati e - 65% di morti entro il 2013
- - 70% di incidentati e - 70% di morti entro il 2020

I principali elementi di strategia nel caso parigino

- ➔ Percorso d'elaborazione condiviso
- ➔ Azioni proposte articolate su diversa scala (città/quartiere/agglomerato)
- ➔ Integrazione orizzontale (altri piani) e verticale (tra i livelli di governo)
- ➔ Obiettivi misurabili
- ➔ Pianificazione delle fasi di valutazione

-
- 1. Nuove corsie prioritarie per autobus e biciclette (fino a raggiungere 500 km nel 2010)*
 - 2. Sviluppo della mobilità ciclistica (progetto "Vèlib")*
 - 3. Chiusura al traffico del lungo-Senna*
 - 4. Quartieri verdi e zone con limiti di velocità a 30 km/h (in continuità con i progetti già avviati)*
 - 5. Prolungamento delle linee di autobus/tram e metro verso le banlieu*

Lavori in corso *il progetto "Vèlib" (da luglio 2007)*



Le stazioni "Vélib" a Parigi



- 20.000 biciclette a disposizione dei cittadini
- quasi 1500 parcheggi diffusi sul territorio (uno ogni 300 metri)
- 310 km di piste ciclabili
- 4 milioni di noleggi nei primi due mesi di progetto
- 94% di utenti si ritiene soddisfatto del servizio

Costi →



Gratis la prima mezz'ora

1 € oltre la prima mezz'ora, 2 € oltre la seconda, 4 euro oltre la terza ecc.

Abbonamento di corta durata:
1 g (1€) et 7 gg (5€)(**)

Abbonamento 1 anno: 29 €(**)

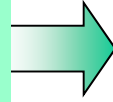
(**) previsto deposito di garanzia

Esempi

Tragitto di 25 min	Tragitto di 50 min	Tragitto di 1 h 15
0€	1€	3€

Fonte: www.velib.paris.fr

In Italia

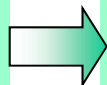


**Molti "pseudo" Piani
Urbani della Mobilità**



- ➔ Limiti della pianificazione urbana**
- ➔ Grandi opere e interventi complessi senza strategia**
- ➔ Qualità degli elaborati generalmente bassa**
- ➔ Bassi livelli di avanzamento dei Piani**
- ➔ Scarsa informazione, poco monitoraggio**

A proposito di PUM...



Un'innovazione tutta italiana nell'approccio alla programmazione...



il PUM è stato istituito dalla legge 340/2000 con l'obiettivo di **soddisfare i bisogni di mobilità dei cittadini riducendo al contempo l'inquinamento, i consumi energetici e la congestione, e aumentando la sicurezza**. Questo obiettivo va perseguito attraverso una forte riduzione dell'uso individuale dell'automobile privata, accompagnata dall'incremento del trasporto collettivo, anche con soluzioni innovative (*car pooling, car sharing*)

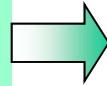


il carattere distintivo (e allora innovativo) del PUM è rappresentata dall'approccio integrato: qualsiasi tipo di intervento può essere previsto (infrastrutture, regolazione, servizi tradizionali, nuove tecnologie ecc.) purchè finalizzato al perseguimento degli obiettivi fissati. Come specificato nel PGTL del 2001 **"i finanziamenti quindi non saranno più per opere, ma per obiettivi"**



il PGTL prevedeva un piano poliennale di investimenti statali aggiuntivi per i PUM (oltre 500 mln di euro) e la necessità di un regolamento amministrativo per le valutazioni dei Piani e l'erogazione delle risorse

A proposito di PUM...



**... ma proprio in Italia
nessun seguito
sistematico**



- in questi termini **i PUM non hanno avuto seguito**, ma diverse città si sono comunque dotate di strumenti di programmazione integrata denominati PUM e altre lo stanno facendo
- nel 2005 il MIT ha pubblicato le **linee-guida per la redazione dei PUM** e per le **risorse** ha previsto: il co-finanziamento della redazione dei PUM, complementari ai Piani Strategici delle Città e la proposta di una “legge obiettivo” per le città
- l’idea sembra essere quella di **far evolvere la strumentazione della programmazione urbanistica**, da un lato **allargandola** dal contesto urbano all’area vasta, e dall’altro **integrandola** con le politiche nazionali ed europee di sviluppo delle infrastrutture; **restano sullo sfondo i temi specifici della sostenibilità**, in particolare non viene dato esplicito risalto agli interventi per la riduzione degli impatti negativi del trasporto urbano su ambiente, salute e accessibilità (congestione)
- nel Libro verde “Verso una nuova cultura della mobilità urbana” (settembre 2007) si sollecita l’emanazione di **linee-guida per i Piani di Trasporto Urbano Sostenibile** già previsti nella comunicazione sulla Strategia Tematica sull’Ambiente Urbano (2006)

Sommario



Lezioni dalle città europee: le buone pratiche del “come” si fanno le cose

1. elaborazione e attuazione dei **Piani di azione per la qualità dell'aria**, come approccio organico, di area vasta e intersettoriale al problema dell'inquinamento atmosferico nelle grandi aree urbane
2. la **pianificazione dei trasporti e della mobilità sostenibile**, per uno sviluppo di medio-lungo periodo: definizione di una strategia, misure integrate, target, monitoraggio, rimodulazioni, continuità temporale...
3. le pratiche di **dialogo sociale** messe in atto, come scelta di **innovazione dei metodi di governo** per incrementare l'efficacia delle soluzioni proposte



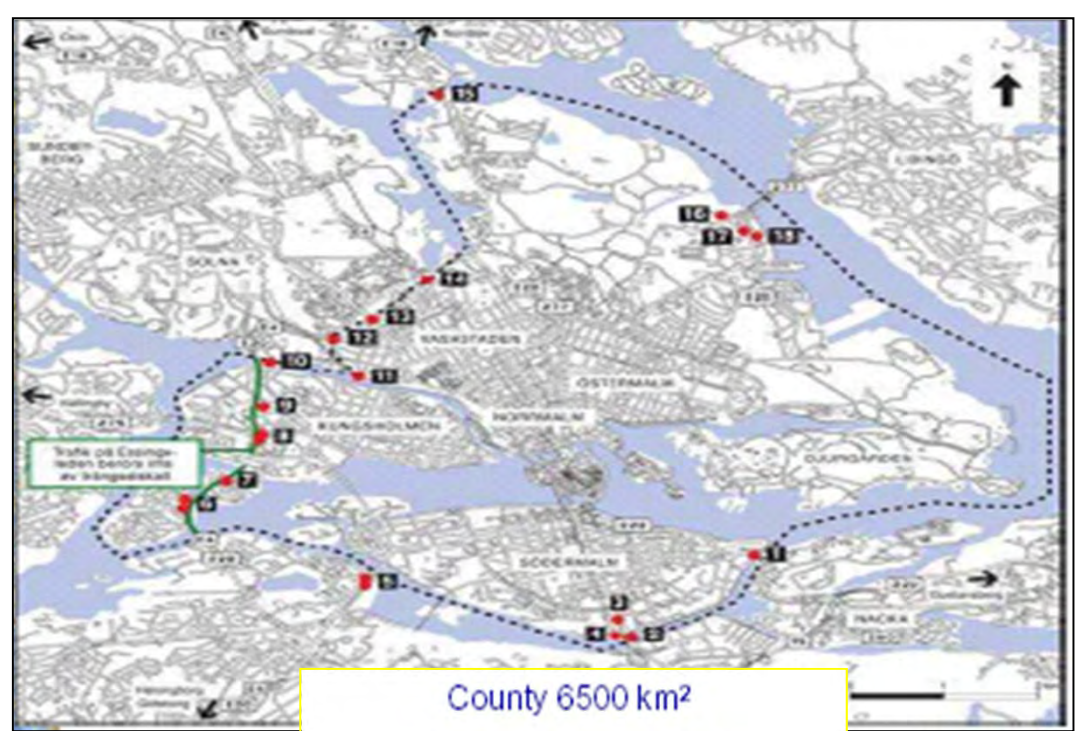
Le limitazioni alla circolazione nei centri urbani: spunti dall'analisi del caso italiano

Anche per la Congestion Charging di Londra la chiave del successo sta nel modello articolato e trasparente di applicazione della strategia

- ➔ **Strategia di area metropolitana (non è un singolo comune capoluogo a decidere)**
- ➔ **Concorso tra più attori e più dimensioni**
- ➔ **Lunga e accurata fase preparatoria e ricorso a procedure di consultazione e analisi pubblica**
- ➔ **Monitoraggio in *itinere* e revisione della proposta (livello dei pedaggi, esenzioni e sconti, estensione dell'area tariffata)**
- ➔ **Risorse per azioni di supporto alla strategia (potenziamento dell'offerta Tpl, comunicazione)**

Un esempio di consultazione con referendum: il caso di Stoccolma

Referendum sulla proposta di *Congestion Charging*



County 6500 km²
 Charging zone 47 km²
 City of Stockholm 770 000 inhab.
 Charging zone 280 000 inhab.
 County 1.9 millions inhab.



Congestion charges and times

PEAK PERIODS		
7.30-8.30 a.m., 4-5.30 p.m	SEK 20	EUR 2
SEMI PEAK PERIODS		
7.-7.30 a.m., 8.30-9 a.m.		
3.30-4 p.m., 5.30-6 p.m.	SEK 15	EUR 1.5
MEDIUM-VOLUME PERIODS		
6.30-7 a.m., 9 a.m.-3.30 p.m.		
6-6.30 p.m.	SEK 10	EUR 1
MAXIMUM CHARGE:	SEK 60/day	EUR 6
Evenings, Saturdays, Sundays, holidays:	NO CHARGE	

La fase di preparazione...

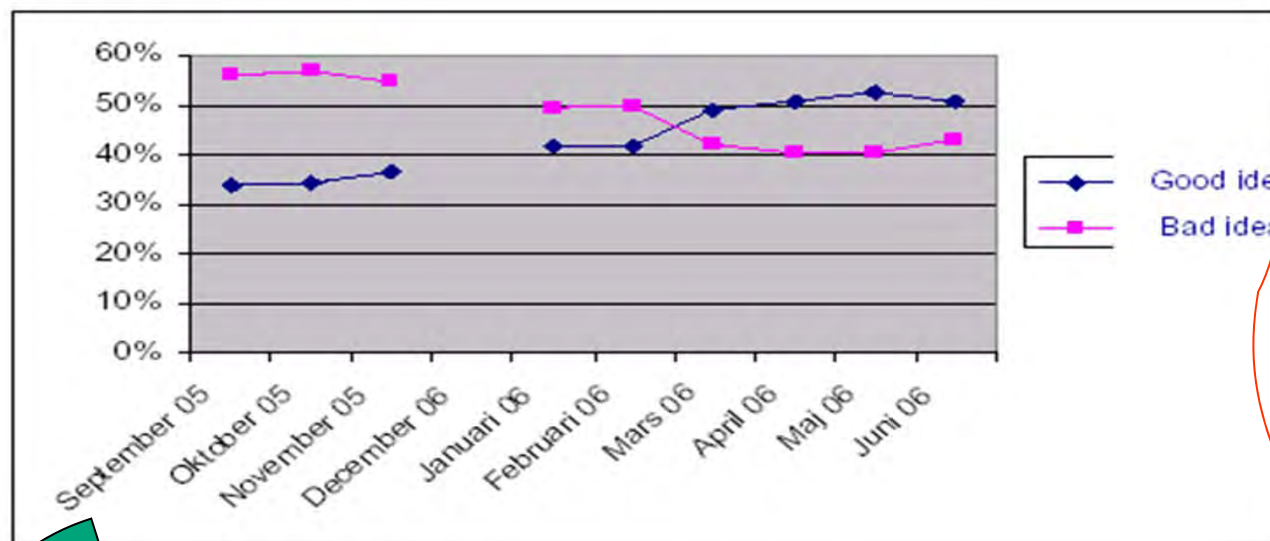


Elementi chiave

- ➔ **il periodo di prova di 6 mesi (gennaio-giugno 2006)** (automobilisti, residenti e pendolari hanno potuto “saggiare” gli schemi di applicazione e l’utilità della misura)
- ➔ **azioni di accompagnamento pre e durante la fase di test:** incremento dell’offerta di trasporti pubblici (agosto 2005-dicembre 2006), facilitazione al park&ride (da agosto 2005)
- ➔ **monitoraggio e valutazione in tempo reale della fattibilità** (indagini sul traffico e l’uso del Tpl, studi sull’impatto economico, analisi costi/benefici, effetti ambientali, *survey* delle attitudini dei cittadini...)

... e gli effetti pratici

La crescita dei consensi durante il periodo di prova



Qualità della decisione

Tempi di messa a regime

Legittimità

Informazione pubblica

Results of the referendum 17 Sept 2006

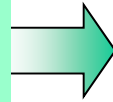
	Yes	No
Stockholm	51.3 %	45.5 %
County (14 Municipalities)	39.8 %	60.2 %



Anche per la *Congestion Charging* di Londra la chiave del successo sta nel modello articolato e trasparente di applicazione della strategia

- ➔ Strategia di area metropolitana (non è un singolo comune capoluogo a decidere)
- ➔ Concorso tra più attori e più dimensioni
- ➔ Lunga e accurata fase preparatoria e ricorso a procedure di consultazione e analisi pubblica
- ➔ Monitoraggio in *itinere* e revisione della proposta (livello dei pedaggi, esenzioni e sconti, estensione dell'area tariffata)
- ➔ Risorse per azioni di supporto alla strategia (potenziamento dell'offerta Tpl, comunicazione)

In Italia



**Pochi esempi e un pò
"bizzarri"**



1) Il caso della **metro leggera di Brescia** (anno 2001)

In discussione la realizzazione dell'intera opera. Pur trattandosi di un referendum di carattere consultivo, che normalmente non prevede il raggiungimento di quorum, era stata fissata una soglia elevata per la validità del voto (50% degli aventi diritto). La percentuale dei votanti è stata del 45 %.

Il 64% dei votanti si è espresso per il "no"

....l'opera è in costruzione, nonostante l'ampia partecipazione dei cittadini al voto e la chiara maggioranza di "no".

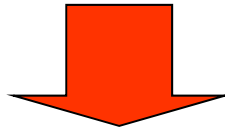
2) Il caso del **tram di Firenze** (anno 2008)

In discussione la scelta di portare i binari del tram a ridosso del Duomo. Anche in questo caso di trattava di un referendum di carattere consultivo con un elevato quorum (50%). Ha partecipato il 39% della popolazione.

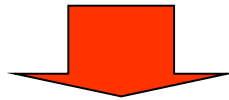
Il 53% dei votanti si è espresso per il "no"

L'orientamento dell'Amministrazione resta quello di fare l'opera, con il tracciato originario... (forse con qualche modifica; sono state avviate consultazioni)

Per concludere un insegnamento di fondo
dalle buone pratiche delle città europee



Passare dalla realizzazione di “progetti”
alla costruzione di “politiche”...



...senza dimenticare che una politica (locale) è...

- ➡ una successione di misure
- ➡ un insieme coordinato di interventi
- ➡ la disponibilità di risorse commisurate
- ➡ la partecipazione di diversi attori a vari livelli
- ➡ la definizione di una strategia e di obiettivi da raggiungere
- ➡ un'attività *per...* ma anche *con...*

Sommario



Lezioni dalle città europee: le buone pratiche del “come” si fanno le cose

1. elaborazione e attuazione dei **Piani di azione per la qualità dell'aria**, come approccio organico, di area vasta e intersettoriale al problema dell'inquinamento atmosferico nelle grandi aree urbane
2. la **pianificazione dei trasporti e della mobilità sostenibile**, per uno sviluppo di medio-lungo periodo: definizione di una strategia, misure integrate, target, monitoraggio, rimodulazioni, continuità temporale...
3. le pratiche di **dialogo sociale** messe in atto, come scelta di **innovazione dei metodi di governo** per incrementare l'efficacia delle soluzioni proposte



Le limitazioni alla circolazione nei centri urbani: spunti dall'analisi del caso italiano

L'opinione degli italiani sulle limitazioni alla circolazione privata: *sì ai divieti, no ai pedaggi!*



Tasso di adesione alle misure volte a ridurre il traffico e l'inquinamento nelle medie e grandi città (% voti 6-10)

	2007	2005
Applicare sconti sugli abbonamenti ai mezzi pubblici	90,8	93,4
Impedire la circolazione dei veicoli pesanti in ambito urbano	87,7	89,4
Aumentare le corsie ed i percorsi preferenziali per i mezzi pubblici	83,9	86,6
Vietare alla circolazione di automobili il centro storico e altre zone affollate	75,1	81,1
Modificare gli orari di apertura dei negozi	72,4	73,8
Favorire l'utilizzo di una sola automobile fra più soggetti	69,2	70,7
Far pagare il parcheggio ai non residenti	49,0	43,7
Far pagare l'accesso al centro storico e alle strade intasate dal traffico	33,9	39,7

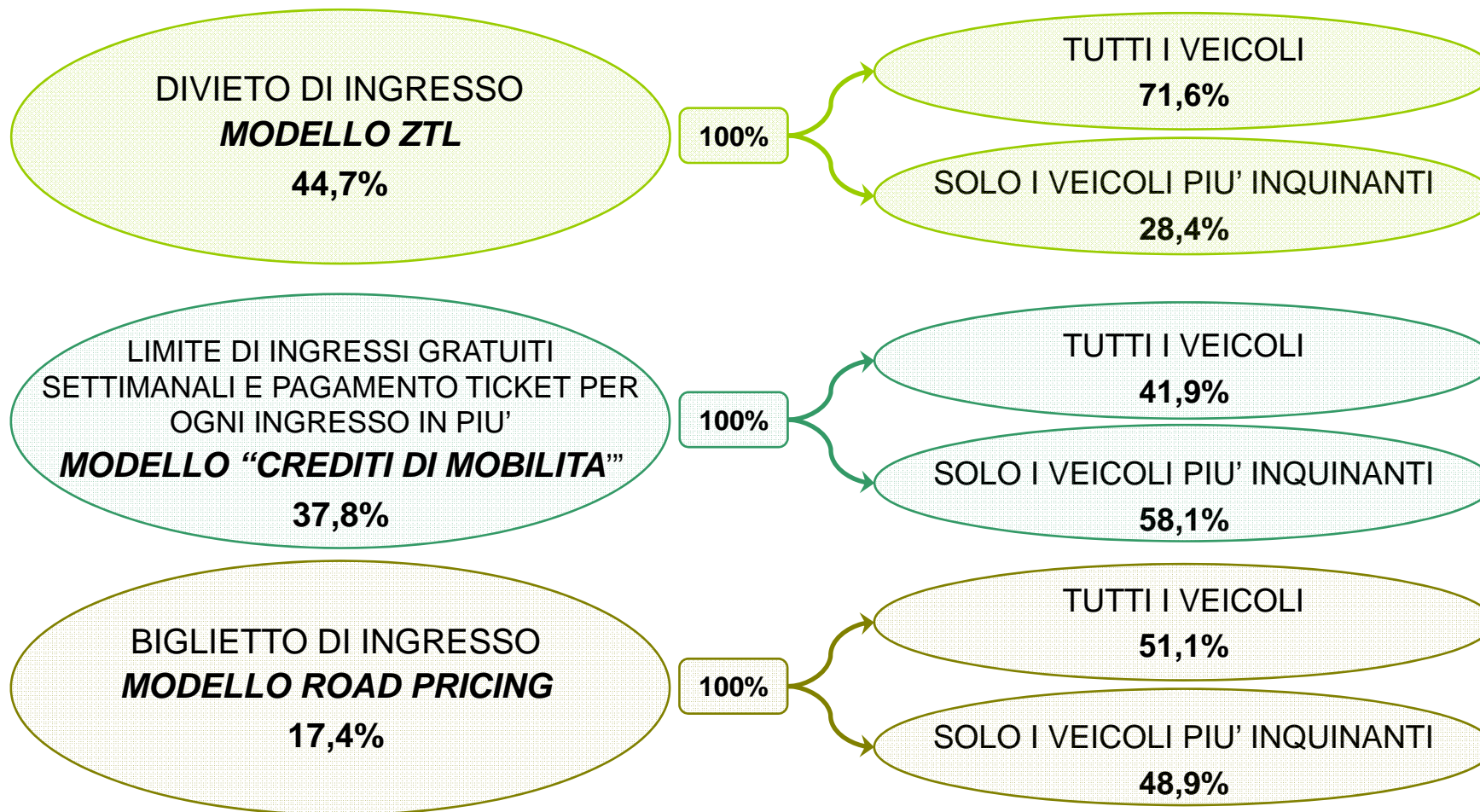
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

...e i "crediti di mobilità" come possibile alternativa al modello ZTL



In linea generale quale misura di limitazione della circolazione privata nei Centri storici ritiene più giusto adottare?

APPLICATO A:



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani (febbraio 2008)

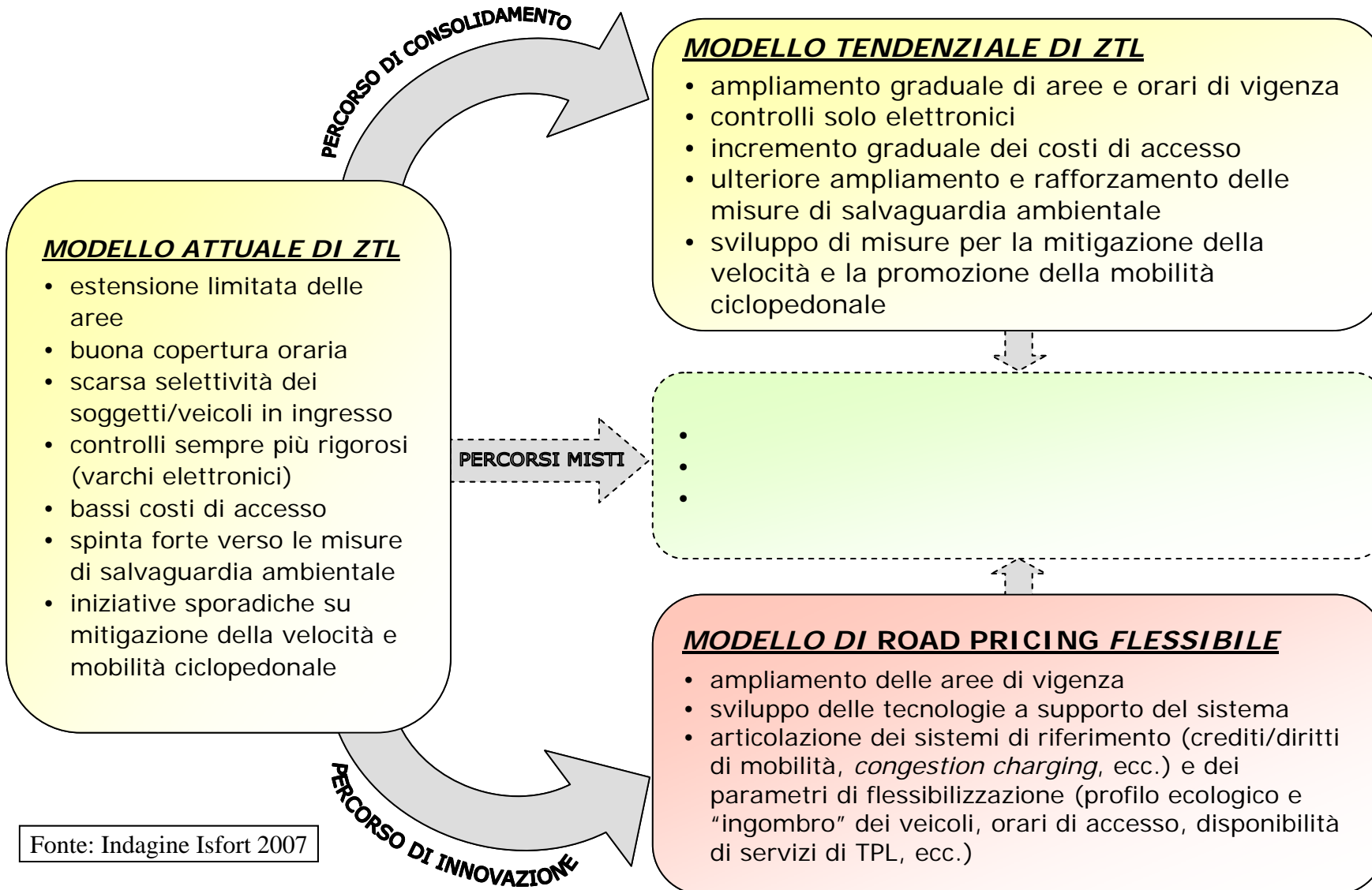
Sul *road pricing* dovrebbero decidere i cittadini...

Secondo lei, come dovrebbe essere presa la decisione di far pagare un biglietto di ingresso nel Centro storico cittadino? (val. %)

È una decisione di competenza del Comune	25,1
Decide il Comune, ma dovrebbe prima ascoltare l'opinione dei cittadini e degli operatori economici (commercianti) interessati	33,9
Dovrebbero decidere i cittadini attraverso un referendum	41,0
Totale	100,0

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani (febbraio 2008)

Dove va la regolazione degli accessi in Italia?: dal rafforzamento delle ZTI ai sistemi flessibili di *road pricing*



Fonte: Indagine Isfort 2007