

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.

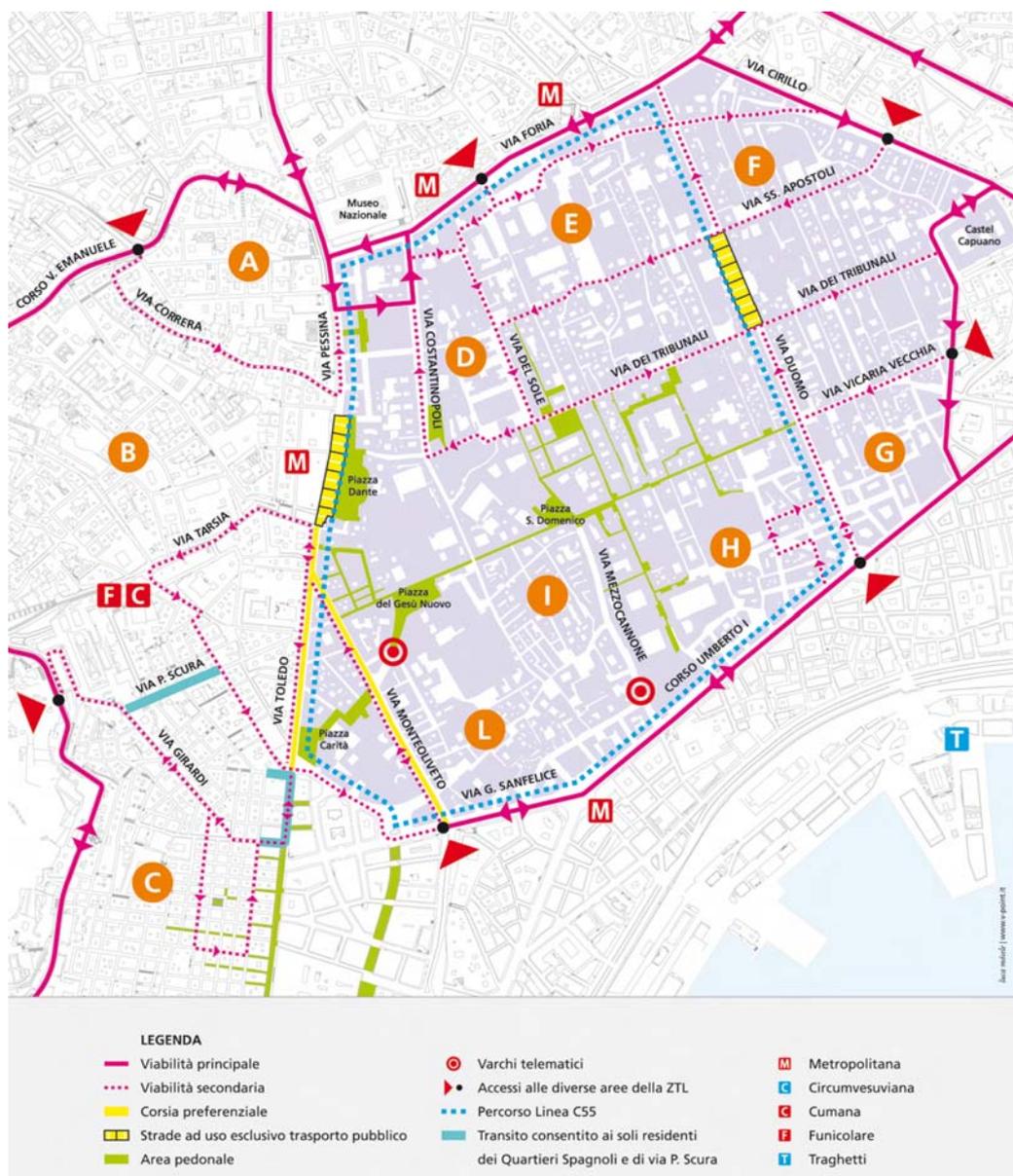
In questa prima fase è stata messa in atto anche una campagna di informazione con manifesti e volantini e è stato necessario l'aiuto della Protezione civile e degli ausiliari del traffico. Inoltre, per facilitare la fruizione della Ztl e soddisfare le esigenze di sosta dei cittadini sono state realizzate, 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

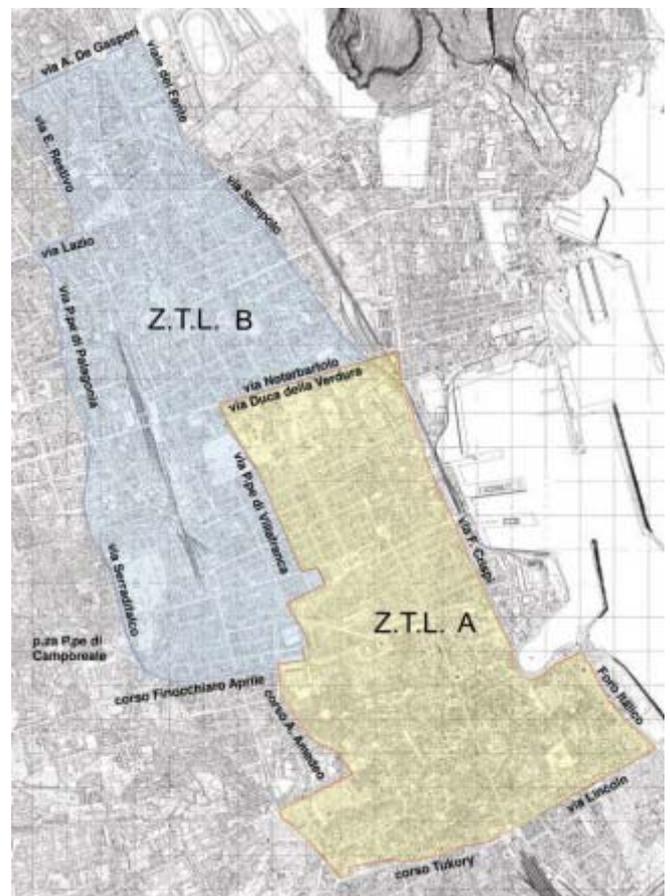
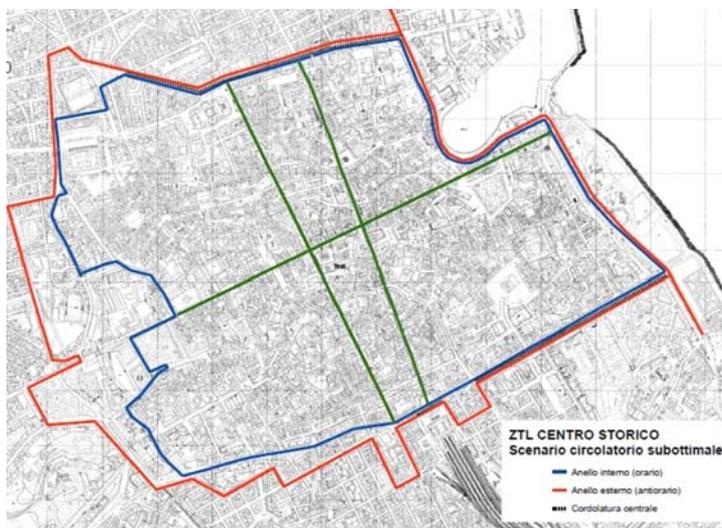
sistema di videocontrollo delle corsie preferenziali sia ai varchi di accesso che ai principali semafori.

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 Candela 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.

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



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 rispondere 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.cronacity.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.

