

TeMA  
00.07

TeMA Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità  
Ambiente <http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 73-76

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

Osservatori

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia  
correttamente citata la fonte.

## Pubblicazioni

### a cura di Fiorella de Ciutiis

Laboratorio TeMA - Territorio Mobilità Ambiente  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, P.le Tecchio, 80  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
Tel.: +39 081 7682319; Fax: +39 081 7682309  
e-mail: [fiorella.deciutiis@unina.it](mailto:fiorella.deciutiis@unina.it)

#### OPMUS. Gli strumenti per la programmazione

Il rapporto, curato da Gerardo Marletto, nasce nell'ambito delle attività dell'Osservatorio sulle Politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile (OPMUS). L'osservatorio, attivato dall'ISFORT, ha lo scopo di individuare proposte e metodi per ridurre gli impatti negativi (ambientali, sanitari, sociali ed economici) provocati dal sistema della mobilità.

Partendo da un approfondimento sulle origini e la natura del concetto di mobilità urbana sostenibile, lo studio si articola in tre parti principali.

Nella prima parte, sono passati in rassegna i più interessanti progetti nazionali e internazionali che utilizzano indicatori della mobilità urbana e, sulla scorta di tali esempi, è elaborato e proposto un sistema di indicatori utile a valutare l'efficacia delle politiche per la mobilità adottate in ambito urbano. In questa fase, l'obiettivo primario è quello di fornire un metodo di supporto alle scelte delle Amministrazioni Locali, per orientarne le azioni verso il rispetto del principio di sostenibilità e per permettere una valutazione dell'efficacia delle politiche messe in atto. A tale scopo, il sistema di indicatori è diviso in due classi: la prima classe raccoglie gli indicatori di accessibilità del sistema, che misurano i livelli di risposta agli obiettivi prestazionali del sistema della mobilità urbana; la seconda propone gli indicatori di danno, che misurano gli impatti negativi prodotti dal sistema della mobilità urbana attraverso il grado di contaminazione ambientale e gli effetti sulla salute. Nella seconda parte, il rapporto esamina gli strumenti di programmazione europei e nazionali e ne delinea l'evoluzione, con lo scopo di inquadrare il ruolo del principio di sostenibilità nelle politiche per la mobilità urbana. A tal riguardo, è emersa la grande attenzione che negli ultimi anni la Commissione Europea ha prestato alle politiche per la mobilità sostenibile a scala urbana, superando il tradizionale approccio che guarda al tema dei trasporti, e alle sue implicazioni ambientali, in una dimensione continentale.

OPMUS. Gli strumenti per la programmazione

World Review of Road Pricing. Phase 2, Final Report

Transport and environment: facing a dilemma

Transportation quarterly

**Titolo:** Osservatorio sulle politiche per la Mobilità Urbana Sostenibile. Gli strumenti per la programmazione. Quaderno n.5

**Autore/curatore:** Gerardo Marletto

**Editore:** ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti)

**Download:** [http://www.isfort.it/sito/ricerca/Opmus/Index\\_Opmus.htm](http://www.isfort.it/sito/ricerca/Opmus/Index_Opmus.htm)

**Data pubblicazione:** settembre 2006

**Numero di pagine:** 63

**Prezzo:** gratuito

**Codice ISBN:** -

**Lingua:** italiano



Infine, il rapporto, nella terza parte, mette a punto il quadro degli strumenti di pianificazione della mobilità in Italia. Tale esigenza nasce dalla considerazione che la carenza di informazioni aggiornate sullo stato della pianificazione nel campo dei trasporti e della mobilità rappresenta, oggi, un ostacolo all'identificazione delle politiche di intervento più idonee a superare le criticità prodotte sul sistema urbano. Lo studio, quindi, analizza gli approcci al governo della mobilità adottati in diverse città italiane e fornisce una valutazione del grado di attuazione della normativa inerente i Piani Urbani del Traffico (PUT) e i Piani Urbani della Mobilità (PUM). A tal fine, è stata condotta un'indagine estesa ad un gruppo di rilevazione di 108 Amministrazioni Comunali attraverso la distribuzione di questionari. L'indagine ha permesso di costruire un quadro conoscitivo del governo del sistema della mobilità in Italia, grazie all'acquisizione di informazioni relative allo stato di attuazione della normativa sui Piani Urbani del Traffico e della Mobilità nelle città italiane, all'integrazione di questi strumenti con altri piani e strumenti di settore e alla presenza in essi di interventi per la mobilità sostenibile.

**World Review of Road Pricing. Phase 2, Final Report**

Nel dicembre 2006, la CfIT (Commission for Integrated Report Transport), ente indipendente del Regno Unito di supporto alla politica governativa della mobilità e dei trasporti, ha completato una ricerca condotta a livello mondiale sul road pricing.

Il road pricing è una misura oggi sempre più adottata per gestire la domanda di trasporto, indirizzando le modalità di spostamento di cittadini e utenti verso il trasporto pubblico e riducendo così il ricorso all'uso dei mezzi privati.

La ricerca condotta dalla CfIT è stata articolata in due fasi di lavoro. La seconda fase, presentata in questa pubblicazione, si propone di rispondere a tre obiettivi principali: l'individuazione, in tutto il mondo, di città che attualmente sono impegnate nella messa a punto di "piani di road pricing", la selezione tra queste di casi studio che meglio possono rappresentare lo stato di avanzamento e di sviluppo del road pricing nel mondo e, infine, il confronto con le politiche di road pricing portate avanti dal governo del Regno Unito.

Prima di procedere con questa seconda fase di studio, la ricerca fa una breve digressione sulle conclusioni cui si è giunti al termine della prima fase, ponendo l'accento su tre aspetti principali: il road pricing è oggi una delle pratiche più perseguite per superare i problemi di congestione urbana e fornisce risultati efficaci e verificabili; la difficoltà principale nell'implementazione di una misura di road pricing consiste in molti casi non tanto nella scarsità di risorse tecnologiche, quanto nella difficoltà di accettazione da parte di politici e cittadini; infine, i piani di road pricing sono di frequente implementati in sinergia ad altre misure, come la contestuale riorganizzazione dello spazio stradale.

In relazione agli obiettivi posti, questa seconda fase della ricerca parte da una classificazione di un numero considerevole di città nel mondo che hanno messo in atto, o stanno sperimentando, esperienze di road pricing, suddividendole in quattro categorie relative allo stato di attuazione delle misure.

Da questo quadro, è selezionato un gruppo di 18 casi studio (tra cui Roma e Genova, per l'Italia) in funzione del diverso stato di avanzamento delle esperienze, dell'appartenenza a differenti aree geografiche e della disponibilità di informazioni.

Lo studio passa, poi, all'analisi di ogni singolo caso, focalizzando l'attenzione su alcuni elementi ritenuti strategici, quali finalità ed obiettivi presenti nei piani di road

**Contents**

Introduction; Background to Phase 1 Review; Phase 2 Review Background and Objectives; Report Structure; Acknowledgements. The Growing Need for Road Pricing; The Role of Road Pricing in Travel Demand Management; Recent Developments in Road Pricing Schemes; Road Pricing Policy in the UK. Worldwide Progress of Road Pricing; Introduction; Current Status of the Case Study Road Pricing Schemes; Aims and Objectives of Scheme Proposals; Policy Rationale for Proposals; Types of Schemes being considered; Level of Awareness and Acceptance; Consultation. Benchmarking Road Pricing Progress in the UK to the Rest of the World; Why Compare the UK to the Rest of the World; Degree of Interest in Road Pricing; Current Status of Emerging Schemes; Policy Framework; Legislative Framework; Objectives of Road Pricing; Revenue from Charging; Type of Scheme; Road Pricing and Other Measures; Awareness and Acceptability; Overall Conclusions.

pricing, politiche dei trasporti adottate, tipologia di interventi di road pricing proposti, posizioni di cittadini e media. Tali informazioni sono strumentali alla costruzione di un quadro di confronto tra i diversi casi, che permette di leggerne similitudini e diversità e di comprendere le modalità in cui si sviluppano e si affermano le operazioni di road pricing in diverse parti del mondo.

Infine, il confronto tra i casi studio analizzati e le esperienze condotte nelle città del Regno Unito ha risposto all'ultimo obiettivo della ricerca, consentendo l'individuazione dei fattori di successo e di insuccesso nelle politiche di road pricing del Regno Unito, ed in particolare dell'Inghilterra, e i margini di miglioramento dell'efficacia delle azioni e degli interventi messi in atto dalle Autorità Locali.

**Titolo:** World Review of Road Pricing. Phase 2. Final Report

**Autore/curatore:** CfIT (Commission for Integrated Transport)

**Editore:** CfIT (Commission for Integrated Transport)

**Download:** <http://www.cfit.gov.uk/docs/2006/wrrp/wrrp2/pdf/wrrp2-finalreport.pdf>

**Data pubblicazione:** dicembre 2006

**Numero di pagine:** 61

**Prezzo:** gratuito

**Codice ISBN:** -

**Lingua:** inglese



**Transport and environment: facing a dilemma**

L'EEA (Agenzia Europea dell'Ambiente) è un organismo che ha lo scopo di promuovere lo sviluppo sostenibile e contribuire al miglioramento dell'ambiente in Europa; diverse sono le tematiche oggetto di studio da parte dell'EEA (tra cui trasporti e ambiente urbano), periodicamente divulgate attraverso la pubblicazione di report.

Il Rapporto presentato, pubblicato a marzo 2006, punta l'attenzione su 10 questioni chiave relative al problema dell'integrazione tra politiche dei trasporti e ambiente, che attualmente sono oggetto di grande attenzione nel dibattito europeo. Tra queste, per citarne alcune, l'aumento delle emissioni di gas serra e la difficoltà di rispettare i limiti del Protocollo di Kyoto, l'incremento del trasporto passeggeri e merci su strada, il progresso nella messa a punto di combustibili eco-compatibili, l'inquinamento atmosferico e acustico nelle città.

Alla base della selezione delle questioni chiave, vi sono l'obiettivo di mettere in luce gli aspetti su cui si ritiene necessario agire per ridurre gli impatti ambientali del trasporto, e la volontà di fornire proposte efficaci a migliorare le performance ambientali del sistema dei trasporti. A tal fine, il Rapporto passa in rassegna orientamenti e trend delle politiche adottate nei paesi membri, in relazione ad ognuna delle questioni selezionate.

Le strategie messe a punto dall'Unione Europea per garantire lo sviluppo sostenibile (EC, 2001a) hanno rilanciato l'esigenza di integrazione tra le politiche trasportistiche e quelle ambientali. Per questo motivo, lo scopo principale del Rapporto consiste proprio nel monitorare il progresso e l'efficacia delle strategie di integrazione trasporti-ambiente e a tale fine è messo a punto un set di indicatori che copre i più importanti aspetti dell'interazione trasporti-ambiente (indicatori di emissione inquinanti in atmosfera, di esposizione all'inquinamento atmosferico e acustico, di consumo di suolo da parte delle infrastrutture, di volume passeggeri e merci, ecc.), permettendo così di rispondere ad una serie di domande.

Dalla misura e dalla lettura degli indicatori sarà possibile capire, per esempio, se esiste un miglioramento delle performance ambientali nel settore dei trasporti, se è in aumento il coordinamento e l'integrazione tra governo dei trasporti e del territorio, quanto possono essere efficaci la gestione ambientale e gli strumenti di monitoraggio come supporto ai decisori pubblici. Le politiche per i trasporti in Europa oggi si trovano davanti ad un bivio: come sostenere l'attuale elevato livello di mobilità e allo stesso tempo evitare gli impatti negativi che ne derivano.

La risoluzione di questa questione richiederà tempi lunghi e lo sforzo congiunto di diverse forze

**Titolo:** Transport and environment: facing a dilemma

**Autore/curatore:** EEA (European Environment Agency)

**Editore:** EEA (European Environment Agency)

**Download:** [http://reports.eea.europa.eu/eea\\_report\\_2006\\_3/en](http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_3/en)

**Data pubblicazione:** marzo 2006

**Numero di pagine:** 56

**Prezzo:** € 15,00

**Codice ISBN:** 92-9167-811-2

**Lingua:** inglese



politiche. L'offerta di trasporto e i modelli di domanda, che oggi l'Europa si trova ad affrontare, sono il risultato di un decennio di sviluppo non sempre correttamente pianificato. Cambiare questi modelli e orientarli in una direzione più sostenibile è un obiettivo che può essere raggiunto solo a lungo termine.

A tal fine, tutti i settori che sono legati in qualche modo alla domanda di trasporto, come la pianificazione urbanistica e territoriale, lo sviluppo industriale e produttivo e l'agricoltura, dovranno contribuire in maniera integrata all'obiettivo di ridurre la domanda di trasporto, senza però ridurre l'accessibilità alle diverse attività insediate sul territorio. Solo con un approccio integrato si potrà risolvere il problema, dando forma ad una politica dei trasporti sostenibile.

**Contents**

Key messages; Introduction; Transport in perspective; Freight transport volumes grow with no clear signs of decoupling from GDP; Passenger transport volumes have paralleled economic growth; Greenhouse gas emissions from transport are growing; Harmful emissions decline, but air quality problems require continued attention; Road freight continues to gain market share; Air passenger transport grows, while the shares of road and rail remain constant; Developments in fuels contribute to emission reductions; Car occupancy and lorry load factors decline in countries for which data are available; New technology can cut emissions and fuel consumption, but more effort is needed to achieve CO2 targets; Price structures are increasingly aligned with and yet well below external costs level; References; TERM indicators; Metadata and supplementary information on figures; Data annex.

**Transportation quarterly**

Transportation Quarterly è una rivista elettronica quadrimestrale che fornisce informazioni concise sulle più importanti questioni relative al tema dei trasporti. La rivista, in forma di newsletter, è curata dalla Eno Transportation Foundation, ente americano no-profit che promuove studi sulla gestione e il controllo del sistema dei trasporti, investigando tutte le modalità di trasporto.

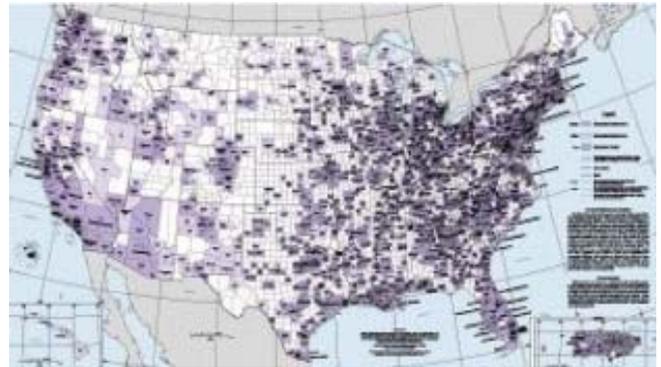
Nel penultimo numero del 2006 (n. 4) sono presentati in sintesi gli argomenti trattati al Forum annuale organizzato dalla Fondazione. Il tema del Forum riguarda il rapporto città-trasporti e analizza le modalità con cui le città stanno affrontando la sfida del trasporto urbano.

Attualmente, otto cittadini americani su dieci scelgono di vivere e lavorare nelle città e diventa sempre più pressante l'esigenza di porre l'attenzione sui problemi di congestione e di capacità delle città, che minacciano la vitalità economica e la qualità della vita.

A riguardo, la Fondazione Eno ha richiesto l'opinione di tre esperti che hanno fatto da apripista per la discussione del forum e i cui contributi sono sinteticamente riportati in questo numero. Si tratta di Robert Puentes, socio del Brookings Institution Metropolitan Policy Program ed esperto in tema di impatti dei trend demografici sulle aree urbane; Robert Cervero, professore e preside del Department of City and Regional Planning, dell'Università di Berkeley, in California; Todd Litman del Victoria Transport Policy Institute.

Particolare risalto è dato al contributo di Robert Puentes, descritto in un'intervista con lo stesso autore, che pone l'attenzione sul rapporto tra i trend demografici e il trasporto urbano. Puentes descrive i "mega-trend" nazionali più diffusi, che contribuiscono al cambiamento di funzione delle aree metropolitane ed alterano il ruolo e la scala geografica delle politiche nazionali dei trasporti. Egli fa notare come oggi si stia attraversando un periodo di profondo cambiamento culturale, economico, demografico più intenso rispetto al passato.

La struttura delle famiglie sta cambiando, l'età in cui si arriva al matrimonio si allunga e le coppie hanno meno figli. Questo implica un mutamento delle esigenze e, di conseguenza, delle tipologie e della grandezza delle abitazioni, con inevitabili ripercussioni sull'ubicazione delle stesse e sul sistema dei trasporti. Non a caso, oggi sono evidenti i segni del cambiamento della domanda verso aree a più elevata densità e localizzate in prossimità dei nodi del sistema di trasporto.



Di qui discende la necessità di rivedere la politica dei trasporti per allineare le scelte politiche con la geografia delle economie regionali, con i nuovi modelli di spostamento e con la realtà sociale in rapida trasformazione.

Il contributo di Cervero riguarda, invece, il tema dello sviluppo economico delle aree metropolitane che, per gli impatti generati dai fenomeni di globalizzazione, offre numerose opportunità al settore produttivo e industriale, compresa una più vasta possibilità di scelta tra diverse tipologie di trasporto.

Cervero esorta a definire politiche che incoraggino la maggiore diversificazione dei sistemi di trasporto per accompagnare e supportare i cambiamenti in atto di tipo economico. Il contributo di Litman, infine, mette in luce l'effetto che le questioni energetiche e ambientali hanno sulle politiche dei trasporti e sulla pianificazione delle aree urbane, insistendo sulla possibilità da parte dei decisori politici di individuare soluzioni che riducano la congestione, il consumo di energia, le spese degli utenti e migliorino le modalità di trasporto.

**Titolo:** Transportation Quarterly

**Autore/curatore:** Eno Transportation Foundation

**Editore:** Eno Transportation Foundation

**Download:** <http://www.enotrans.com/Newsmain.htm>

**Data pubblicazione:** autunno 2006

**Prezzo:** gratuito

**Codice ISBN:** -

**Lingua:** inglese

