ReVeAL

ReVeALations

Le raccomandazioni di UE ReVeAL per le città che stanno valutando l'introduzione di una regolamentazione degli accessi

Questo progetto ha ricevuto finanziamenti dal programma di ricerca e innovazione dell'Unione europea Horizon 2020 nell'ambito della convenzione di sovvenzione n. 815008.

CIVITAS
Sustainable and smart mobility for all

Informazioni sulla realizzazione di questa brochure:

Questa brochure è dedicata ai risultati ottenuti con il progetto ReVeAL, cofinanziato nel quadro del programma di ricerca e innovazione dell'Unione europea Horizon 2020 nell'ambito della convenzione di sovvenzione n. 815008.

Il presente documento è stato ultimato a novembre 2022.

https://civitas-reveal.eu/

Autori:
Bonnie Fenton, Ralf Brand e Fulvio Testaverde (Rupprecht Consult) e Juliette Thijs (POLIS) con il contributo di tutti i partner ReVeAL che hanno condiviso le informazioni in loro possesso e la loro esperienza diretta maturata in tre anni di progetto ReVeAL.

Design e impaginazione:
Pitch Black Graphic Design, The Hague/Berlin

Traduzioni:
LanguageLab, The Netherlands

Disclaimer:
Le opinioni espresse nella presente pubblicazione sono di esclusiva responsabilità degli autori citati e non riflettono necessariamente le opinioni della Commissione Europea. La presente brochure è stata realizzata in lingua inglese. L'accuratezza delle traduzioni nelle altre lingue è responsabilità dei traduttori.

Tutte le immagini presenti in questa brochure sono state fornite dalle città ReVeAL o acquisite da POLIS Network su licenza Shutterstock.

Partner:

In collaborazione con:

Informazioni su ReVeAL

ReVeAL (acronimo di *Regulating Vehicle Access for Improved Liveability*) è un progetto CIVITAS finanziato dal programma di ricerca e innovazione Horizon 2020 dell'Unione Europea. L'obiettivo di ReVeAL è quello di aggiungere le regolamentazioni che disciplinano l'accesso dei veicoli alle aree urbane (*Urban Vehicle Access Regulations - UVAR*) alla gamma standard di metodologie di transizione per la mobilità urbana delle città di tutta Europa. La missione principale del progetto è quella di consentire alle città di ottimizzare gli spazi urbani e l'utilizzo della rete dei trasporti attraverso nuovi pacchetti integrati di policy e tecnologie per l'accesso dei veicoli alle aree urbane. Tali policy mirano a ridurre le emissioni e l'inquinamento acustico migliorando l'accessibilità e la qualità della vita, a vantaggio soprattutto dei residenti. Tali policy possono inoltre stimolare opzioni di trasporto più sostenibili per avere delle città più vivibili, sane e attraenti per l'intera cittadinanza. ReVeAL abbina il lavoro concettuale alla ricerca basata sullo studio di casi con l'attuazione a livello pratico della regolamentazione degli accessi in sei città pilota, nonché l'interazione delle parti interessate attraverso attività di comunicazione professionale.

Sono state formulate, introdotte e testate varie misure di regolamentazione degli accessi nelle città di Helmond (NL), Gerusalemme (IL), Londra (UK), Padova (IT), Vitoria-Gasteiz (ES) e la project leader Bielefeld (DE). Oltre a queste città, tra i vari partner di questo progetto figurano la Ghent University (BE), l'Università di Padova (IT), la POLIS (BE), la Rupprecht Consult (DE), Sadler Consultants (DE), Transport for London (UK), TRT (IT), V-Tron (NL) e WSP Sweden (S). Il progetto è iniziato a giugno 2019 e si concluderà a novembre 2022.

Informazioni su Urban Vehicle Access Regulations

La regolamentazione che disciplina l'accesso dei veicoli alle aree urbane si manifesta in molte forme differenti. Tutti sanno che l'accesso alle aree urbane di Londra è soggetto a pedaggio. Le misure di regolamentazione degli accessi vengono spesso equiparate a dei pedaggi per poter accedere alle aree urbane, che politicamente risultano molto difficili da attuare. Questa ristretta percezione può determinare una tendenza a evitare la regolamentazione degli accessi, oltre che difettare delle numerose altre opzioni disponibili.

La regolamentazione degli accessi è una grande „cassetta portautensili" con utensili molto diversi tra di loro che possono essere abbinati in innumerevoli modi per affrontare varie problematiche, comprese quelle legate alle emissioni o ai livelli di inquinamento, alla congestione del traffico, ai problemi legati alla sicurezza o all'attrattiva generale delle città. ReVeAL ha individuato tre categorie di regolamentazione degli accessi:

1. **Una regolamentazione basata sulla tariffazione**. Un esempio in tal senso è il pedaggio per l'accesso alle aree urbane. Altre includono pedaggi in base alla distanza percorsa o una tariffazione dinamica dei parcheggi in cui il prezzo cambia a seconda della domanda.
2. **Interventi fisici**, che possono comprendere l'installazione di dissuasori mobili per limitare il volume di traffico in una determinata area o la riallocazione dello spazio destinato alle auto ad altri usi come dei mini-hub per la logistica.
3. **Misure di regolamentazione,** comprese le regolamentazioni in base alle normative europee sulle emissioni, le regolamentazioni per tipo o dimensioni del veicolo (ad es. un divieto ai veicoli pesanti) e le regolamentazioni in base alla finalità del viaggio (ad es. per accedere esclusivamente ai trasporti pubblici).

Nell'ambito del progetto ReVeAL, queste tre categorie di regolamentazione degli accessi sono costituite da singoli „elementi costitutivi". Alcuni di essi si basano su metodologie high-tech, altri su soluzioni low-tech. Il team ReVeAL ha individuato 33 elementi costitutivi, la maggior parte dei quali sono abbinabili in modi diversi per dar vita a strategie integrate. Così facendo, è possibile adattare il regime di regolamentazione degli accessi a ciascun contesto locale.

I decisori locali dovrebbero essere al corrente di questa gamma così ampia di misure. L'apprezzamento per il gran numero di opzioni di adattamento rappresenta il punto di partenza per impegnarsi in modo costruttivo nella ricerca di un mix adeguato a ciascun contesto locale.

Le seguenti raccomandazioni sono destinate alle città interessate a introdurre una regolamentazione degli accessi. Queste sono formulate dai partner del progetto dopo 3 anni e mezzo di studio e attuazione di misure di regolamentazione degli accessi in sei città europee e non solo.

Comprendere i problemi, formulare obiettivi e perseguirli con le misure più semplici a disposizione

Le misure di regolamentazione degli accessi non sono fini a sé stesse, ma dovrebbero servire a uno scopo che dovrebbe essere comunicato chiaramente. Potrebbero, ad esempio, essere legate all'inquinamento, alla congestione del traffico, alla riduzione dell'inquinamento acustico o alla sicurezza. Ciò significa che una città dovrebbe innanzitutto sviluppare una visione che metta in primo piano le persone, le loro vite, la salute e la felicità. In un secondo momento vanno individuati i problemi (in altre parole cosa si frappone tra la realtà attuale e la visione). Le iniziative legate alla mobilità da introdurre per realizzare la visione dovrebbero chiarire in che modo le persone e le merci (anziché i veicoli) dovrebbero spostarsi all'interno e intorno alla città in futuro. È importante non restare impantanati a causa di misure sofisticate e costose mentre una misura semplice potrebbe raggiungere lo stesso scopo. Sono gli obiettivi a dover determinare le misure e non il contrario. Ciò può aiutare a evitare la trappola che si può innescare nel momento in cui „quando si ha un martello a portata di mano, ogni problema sembra un chiodo". Il compito risulta più agevole se possono essere formulati come parte di una strategia più ampia come un piano di mobilità urbana sostenibile (*Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP*).

Alcuni giovani residenti di Bielefeld trascorrono del tempo insieme in una nuova forma di spazio pubblico: un parklet. *Crediti: Stadt Bielefeld*

Assicuratevi che la regolamentazione degli accessi sia un mezzo per raggiungere un obiettivo e non per fare soldi (e che venga comunicato come tale)

Potreste essere tentati dall'utilizzare la regolamentazione degli accessi per generare entrate per le casse pubbliche. Questa non dovrebbe essere la motivazione alla base del vostro agire e dovrete fare in modo che non venga percepita come tale. Al fine di evitare tale percezione, è importante comunicare in modo chiaro e con una certa frequenza che lo scopo non è quello di penalizzare la cittadinanza ma di risolvere un problema comune e perseguire un obiettivo per il bene comune.

La regolamentazione degli accessi più efficace, infatti, è quella che non genera denaro perché se tutti rispettano le normative non è necessario riscuotere contravvenzioni o pedaggi. Poiché si tratta di uno scenario improbabile, è importante reinvestire tutte le entrate in misure che facilitino ulteriormente il rispetto delle regole, più tipicamente infrastrutture di trasporto pubblico e comunicarlo chiaramente.

Bambini in bici su una pista ciclabile a Vitoria-Gasteiz.
Crediti: Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Impegnarsi con chi sarà direttamente interessato dalle misure

Per creare un regime di regolamentazione degli accessi adattato alla situazione locale, efficace e accettato da tutti, sono necessari una partecipazione e un coinvolgimento tempestivi e periodici dei cittadini e delle parti interessate. Ciò rende necessaria l'individuazione di tutti i gruppi che hanno un interesse legittimo. Tra questi figurano i residenti dell'area interessata, le persone con disabilità, lavoratori a turni, commercianti, persone a basso reddito e altri le cui idee e preoccupazioni vanno ascoltate e comprese.

Un processo di partecipazione moderato correttamente può anche determinare una migliore comprensione delle intenzioni di una città tra i suoi residenti, ma richiede rispetto e fiducia reciproci. Qualsiasi idea di regolamentazione degli accessi percepita come imposta dall'alto rischia di essere respinta con decisione.

Consultazione con il „gruppo pioniere" di futuri residenti al Brainport Smart District di Helmond.
Crediti: Gemeente Helmond

Urna per la riconsegna dei questionari sul superblocco nel quartiere Guizza a Padova (il „SuperGuizza")
Crediti: Comune di Padova

L'importanza di aumentare l'offerta di opzioni interessanti in termini di mobilità

Non è realistico aspettarsi che le persone cambino le loro abitudini quando non ci sono alternative valide alle loro abitudini di viaggio correnti. L'ideale sarebbe creare opzioni di trasporto pubblico, percorsi pedonali e piste ciclabili attraenti, sicure e convenienti *prima* di introdurre un regime di regolamentazione degli accessi. Ma l'esperienza ha dimostrato che le „carote" da sole potrebbero non essere sufficienti a stimolare la gente a cambiare le vecchie abitudini. Un mix equilibrato di „carota e bastone" rende attraenti i viaggi sostenibili rendendo meno convenienti o più costosi quelli non sostenibili. Questo equilibrio rende tutto più equo poiché chi non possiede un'auto privata (e sono in tanti) trarrà grandi benefici dal miglioramento dei trasporti pubblici, dalle strutture pedonali e dalle piste ciclabili.

Residenti di Vitoria-Gasteiz mentre aspettano il bus elettrico.
Crediti: Quintas

Un ciclista-pendolare a Vitoria-Gasteiz utilizza la pista ciclabile dedicata parallela ai binari del tram.
Crediti: Centro de Estudios Ambientales, Vitoria-Gasteiz

Ricorrere a incentivi per garantire il rispetto delle regole

In taluni casi, può avere senso fornire incentivi a determinati gruppi o individui per fare in modo che rispettino la regolamentazione degli accessi. Ad esempio, per i conducenti di determinati veicoli, una zona a bassa quota di emissioni significa esclusione o contravvenzione. Se tale veicolo è necessario per un commerciante, ciò può creare un problema esistenziale. In tali casi, un incentivo adeguato potrebbe essere rappresentato da un sussidio così da consentire a tali veicoli di soddisfare determinati requisiti, ad esempio per l'installazione di un filtro antiparticolato. Pertanto, mediante un investimento (sovvenzionato) una tantum, il proprietario del veicolo è in grado di contribuire a risolvere il problema per il quale è stata istituita la regolamentazione degli accessi continuando comunque ad avere accesso. Ciò sottolinea ancora una volta che lo scopo di un regime di regolamentazione degli accessi NON è quello di riscuotere contravvenzioni o pedaggi dai veicoli non in regola, ma - attraverso uno sforzo collettivo - centrare un obiettivo concreto per la città e i residenti. L'uso creativo degli incentivi può rispondere a una serie di preoccupazioni legittime.

Nella City di Londra è stata testata una ZEZ a Beech Street. Sono state previste esenzioni per i veicoli che devono accedere agli edifici situati in questa via, compreso il parcheggio fuori strada.
Crediti: City of London

L'importanza di rendere le esenzioni chiare, eque e limitate

I regimi di regolamentazione degli accessi dovrebbero essere comunicati in maniera semplice cercando al contempo di non ignorare le differenti capacità fisiche, risorse economiche e diverse abilità delle persone. Sarebbe irragionevole aspettarsi che le persone con disabilità, le persone che lavorano in determinati luoghi o chi necessita di cure mediche periodiche viaggino senza auto o acquistino un'auto diversa. Una regolamentazione degli accessi giusta ed equa non crea oneri eccessivi a carico di queste persone e deve necessariamente prevedere determinati tipi di esenzioni per evitare di penalizzare coloro che hanno preoccupazioni legittime.

Ecco alcuni degli aspetti importanti di cui tenere conto:

- Introdurre il minor numero possibile di esenzioni garantendo comunque quelle necessarie. Un lungo elenco di esenzioni può confondere il pubblico, comportare un aggravio burocratico per la sua organizzazione e, pertanto, ridurre l'efficacia del regime.
- Comunicare chiaramente le esenzioni previste e le relative motivazioni. Rendere le informazioni sulle esenzioni trasparenti e facilmente reperibili garantendo delle procedure di domanda senza intoppi, preferibilmente online.
- Rendere le procedure per la concessione di esenzioni più rigorose nel tempo è perfettamente legittimo. Ciò significa che chi non è inizialmente interessato dalle misure introdotte sarà incentivato a ripensare le proprie abitudini di viaggio e a riconsiderare la scelta del veicolo da acquistare in un futuro prossimo. Una volta stabilito un piano, è necessario comunicare in anticipo le fasi previste in modo che tutti coloro che stanno valutando l'acquisto di un nuovo veicolo possano soddisfare le nuove norme che entreranno in vigore a breve.
- Per fare in modo che le esenzioni vengano effettivamente riconosciute a chi ne ha diritto, sarebbe consigliabile avviare un processo di partecipazione. In fin dei conti, nessuno meglio dei singoli individui conosce alla perfezione le complessità della vita quotidiana.

Quando si definiscono eventuali esenzioni, è necessario valutare attentamente la differenza tra preoccupazioni legittime e desideri egoistici di evitare il cambiamento. Se delle persone prive di disabilità si oppongono a un regime di regolamentazione degli accessi sostenendo che la sua introduzione danneggerebbe le persone con disabilità, la via da seguire non è abbandonare la regolamentazione degli accessi ma cercare di trovare una soluzione per le persone con esigenze particolari.

L'importanza di una comunicazione aperta, continua e professionale

Non ci stancheremo mai di ripeterlo: comunicare in modo chiaro, frequente e ad ampio raggio le motivazioni, i dettagli tecnici, le modalità di ottemperanza, gli incentivi, le esenzioni e gli effetti di un regime di regolamentazione degli accessi è di fondamentale importanza! In ogni comunicato stampa, tweet, discorso o volantino ci si dovrebbe concentrare sugli obiettivi e sulla visione positiva da raggiungere. Non bisognerebbe mai parlare del regime di regolamentazione degli accessi senza menzionare gli aspetti destinati a migliorare con la sua introduzione. Ciò ha implicazioni anche per la sua denominazione. Sarebbe preferibile utilizzare un termine come „progetto strade vivibili" piuttosto che „pedaggio per l'accesso alle aree urbane" per concentrarsi sul risultato finale sottolineando come un regime di regolamentazione degli accessi contribuisca a una visione urbana più ampia, a una strategia di sviluppo urbano o al piano di mobilità urbana sostenibile locale.

Dedicate tempo e sforzi per spiegare il regime di regolamentazione degli accessi ai rappresentanti dei mezzi d'informazione poiché hanno un'enorme influenza sulle persone, sulla loro comprensione e accettazione. E non dimenticate di includere nella strategia di comunicazione i residenti dell'area metropolitana più ampia (pendolari, commercianti, clienti di negozi o altri) perché anch'essi saranno interessati dalle misure previste dal regime di regolamentazione degli accessi. Pensate anche a chi potrebbe aver bisogno di informazioni rilevanti come turisti o autisti di autobus o camion.

Fortunatamente, sta diventando sempre più facile comunicare i dettagli delle normative di accesso ai conducenti tramite lo strumento UVAR Box (Informazioni su UVAR Box). Aggiungendo informazioni sulla vostra città consentirà ai visitatori di sapere in anticipo le misure introdotte.

Gerusalemme ha lanciato una campagna mediatica per creare consapevolezza sugli alti livelli di inquinamento atmosferico della città e per la creazione di una nuova LEZ per cercare di risolvere il problema.
Crediti: Jerusalem Municipality

L'importanza di utilizzare i dati e misurare la differenza tra prima e dopo

Come accennato in precedenza, qualsiasi regime di regolamentazione degli accessi dovrebbe servire a risolvere problematiche specifiche. Ciò richiede una conoscenza della gravità dei problemi e delle loro ragioni profonde. Ad esempio, quanto sono problematici gli autocarri pesanti per la qualità dell'aria rispetto alle auto diesel private? Dei dati affidabili consentono di decidere come affrontare il problema con la massima efficacia.

È inoltre necessario capire se ci si sta avvicinando al raggiungimento dell'obiettivo. Eventuali detrattori, i mezzi d'informazione e il pubblico hanno un legittimo interesse a sapere se i benefici previsti si stanno concretizzando. L'unico modo per scoprirlo è mettere a confronto la situazione venutasi a creare dopo l'introduzione di una regolamentazione degli accessi con la situazione precedente. Per farlo in modo trasparente e rigoroso, sarà necessario individuare gli indicatori di successo, che sono dei parametri misurabili che descrivono e fotografano le questioni di interesse. Esempi in tal senso sono la qualità dell'aria, i livelli di inquinamento acustico e la qualità della vita percepita[1] in base ai problemi ed agli obiettivi individuati.

Il momento migliore per iniziare il monitoraggio era 10 anni fa. È infatti importante contestualizzare eventuali cambiamenti in un contesto più ampio di tendenze in essere. In mancanza di dati relativi a periodi passati, il secondo momento migliore per iniziare ad acquisire dati è adesso. È necessario prestare attenzione per evitare di mischiare fattori non correlati con gli effetti del regime di regolamentazione degli accessi. Una riduzione dei prezzi dei carburanti alla pompa a seguito dell'introduzione di una misura di regolamentazione degli accessi potrebbe non comportare l'auspicata riduzione dei volumi di traffico. Tuttavia, senza l'introduzione del regime di regolamentazione degli accessi, la situazione sarebbe potuta peggiorare.

Quando si cercano fonti di dati, non dimenticate di chiedere in giro, ad esempio, all'azienda di trasporto pubblico locale o alle società che si occupano di raccolta dati. Ricordate inoltre di consultare varie fonti di big data come quelle relative agli spostamenti in bici in crowdsourcing, i contatori automatici di veicoli, INRIX, Google, TomTom o altri.

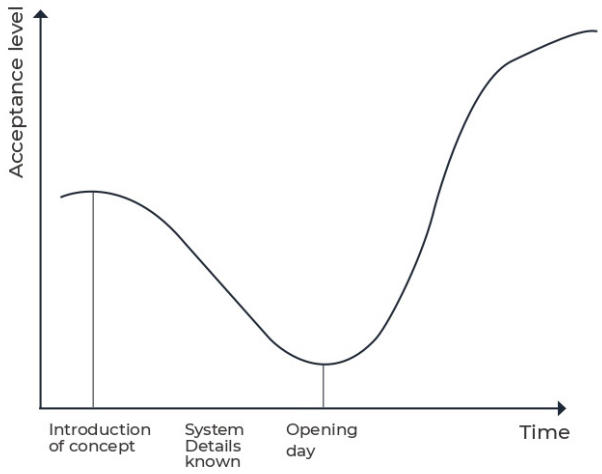
In sintesi, cercate di scoprire se e in che misura il regime di regolamentazione degli accessi abbia effettivamente contribuito a migliorare la situazione. Disporre di tali dati è il miglior modo per sostenere l'introduzione di un regime di regolamentazione degli accessi e difenderlo da eventuali detrattori. Conoscere l'impatto e le principali cause serve anche da base per riadattare e migliorare il regime di regolamentazione (se necessario).

1 Parametri come la qualità della vita non possono essere determinati ricorrendo a uno strumento di misura, ma richiedono indagini e sondaggi di opinione. Se ben eseguiti, tali metodi sono anche in grado di produrre risultati oggettivi e rappresentativi.

Se l'accettazione da parte della popolazione non dovesse essere alta agli inizi, niente panico

L'esperienza insegna che l'accettazione da parte della popolazione non è facile, almeno non inizialmente. Ciò è dimostrato dai vari regimi di regolamentazione degli accessi introdotti in vari Paesi. Nonostante una buona comunicazione, partecipazione, incentivi ed esenzioni possano contribuire a ridurre le perplessità iniziali, è bene prepararsi a forti resistenze non appena la discussione inizia a diventare concreta e le persone si rendono conto che le proprie abitudini dovranno cambiare. Tuttavia, il grado di accettazione da parte della popolazione segue in linea di massima una curva di accettazione che poco prima dell'inizio del programma si trova nel punto più basso e cresce man mano che le persone si abituano e iniziano a sperimentarne i vantaggi. [GRAPHIC] Potreste scoprire che le persone che ne traggono vantaggio non sono quelle che hanno avuto dei benefici da uno sviluppo incentrato sulle auto in passato.

Ma attenzione: l'accettazione non è per sempre. Al mutare di determinati fattori esterni o di determinate priorità di interesse pubblico, così come dopo l'entrata in vigore di nuove leggi o l'introduzione di nuove tecnologie sul mercato, potrebbe essere necessario riformulare la regolamentazione degli accessi per mantenerla attuale.



Tipico modello dinamico di accettazione.

Crediti: Goodwin, P. (2006). The gestation process for road pricing schemes. Local Transport Today, (444).

Schade, J., Seidel. T., Schlag, B. 2004. "Cross-Site-Evaluation of Acceptability Indicators". Working Paper.

WSP, 2018. Congestion Charging: Policy and global lessons learned

L'importanza di avere dei testimonial

I testimonial (ovvero persone che promuovono pubblicamente un regime di regolamentazione degli accessi) dovrebbero essere selezionati tra i membri più in vista di una comunità, sia essa religiosa, sociale, imprenditoriale, sportiva o culturale, in base a determinate attitudini o semplicemente di un quartiere.

È opportuno assicurarsi che questi testimonial comprendano gli obiettivi e i vantaggi del regime di regolamentazione degli accessi in modo tale che possano a loro volta trasmettere il messaggio a gruppi che spesso non sono coinvolti e che potrebbero non nutrire alcuna fiducia nei confronti delle istituzioni locali. Tali testimonial possono essere importanti personaggi carismatici in grado di trasmettere messaggi all'interno di comunità che in altre situazioni reagirebbero negativamente o non sarebbero in alcun modo coinvolte. Essi possono dare un contributo importante veicolando l'approvazione (o almeno riducendo la resistenza) tra quelli che non sono convinti. Se non avete alleati disposti a sostenere i vostri sforzi, potreste trovarvi di fronte a una minoranza agguerrita che domina il dibattito.

A Bielefeld, funzionari comunali hanno distribuito regali ai ciclisti che utilizzano una nuova pista ciclabile al Waldhof per creare consapevolezza e condividere informazioni.
Crediti: Stadt Bielefeld

Sperimentate!

Per quanto sia opportuno pianificare e predisporre con cura un regime di regolamentazione degli accessi, ciò non significa che debba essere tutto perfetto la prima volta. Molti regimi di regolamentazione degli accessi che hanno riscosso successo sono iniziati in via sperimentale con la promessa sincera di condurre una valutazione trasparente dopo un determinato periodo di tempo e di interrompere o adeguare la regolamentazione nel caso in cui determinati parametri (predefiniti) dovessero peggiorano oltre il dovuto. Un processo condotto in modo trasparente può anche contribuire a creare fiducia e a farne aumentare la credibilità tra la popolazione.

La sperimentazione è anche giustificata dal fatto che a volte rappresenta l'unico metodo legale per introdurre qualcosa di non compatibile al 100% con i quadri giuridici esistenti. Nella maggior parte dei paesi, è possibile appellarsi a „clausole di sperimentazione" per introdurre determinate regolamentazioni purché queste siano accompagnate da un rigoroso processo di valutazione. Così facendo, tali esperimenti possono servire a far vedere alla popolazione e ai decisori politici che aspetto può assumere una città o un quartiere a misura di cittadino. Ciò ci porta al punto successivo...

Il Comune di Helmond e V-tron hanno testato le tecnologie ISA (Intelligent Speed Adaptation) nel Brainport Smart District per valutarne l'impatto sulla sicurezza e le emissioni.
Crediti: Gemeente Helmond

Durante il lockdown dovuto al Covid, la City di Londra ha creato piste ciclabili temporanee per destinare più spazio alla mobilità attiva.
Crediti: City of London

Non abbiate paura di modificare una legge esistente, ma fatelo solo se davvero necessario

È ovvio che un regime di regolamentazione degli accessi adeguato dovrebbe essere compatibile con il quadro giuridico esistente. Potrebbe darsi, tuttavia, che determinate buone idee possano infrangersi contro i confini di ciò che è giuridicamente lecito. Si pensi ad esempio ad eventuali problematiche legate alla tutela dei dati personali, all'uso dello spazio pubblico consentito da codici della strada risalenti a vari decenni fa, alla mancanza di un quadro giuridico per limitare l'accesso dei veicoli in base alle norme relative alle emissioni o all'impossibilità di destinare le entrate derivanti dalla regolamentazione degli accessi al miglioramento della mobilità. L'introduzione di cambiamenti a livello giuridico può essere un processo che richiede tempo ed energia. Tuttavia, se siete convinti che sia necessario, dovreste insistere per cercare di far modificare normative obsolete, magari insieme ad altre città, appellandovi al governo centrale. Allo stesso tempo, potrebbe essere necessario valutare regolamenti alternativi (eventualmente meno efficaci) mentre si avvia la procedura amministrativa di modifica di normative esistenti.

E non dimenticate mai di ricorrere ad altri metodi creativi per regolamentare gli accessi. Può darsi che possiate raggiungere i vostri obiettivi con strumenti diversi da quelli previsti in un primo momento.

Bielefeld ha testato una serie di interventi fisici, compresi i dissuasori, per impedire l'accesso delle auto ad alcune vie durante il progetto pilota ReVeAL. Questi interventi dovrebbero essere resi permanenti nel 2023.
Crediti: Stadt Bielefeld

Cercate di pianificare il futuro del vostro regime di regolamentazione degli accessi

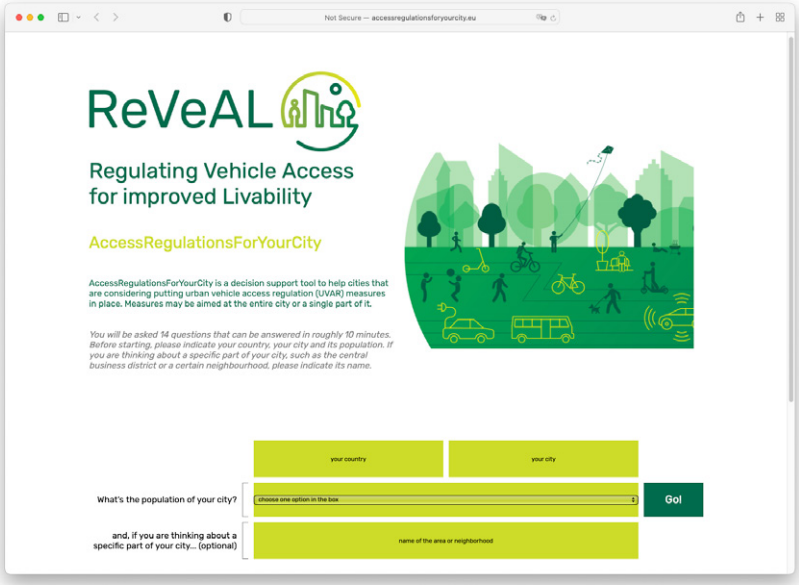
Quadri giuridici e tecnologia possono cambiare nel tempo e potrebbe essere necessario aggiornare le misure di regolamentazione degli accessi per renderle compatibili con la nuova realtà. Ad esempio, una zona a bassissima quota di emissioni può anche servire a ridurre il numero complessivo di veicoli circolanti al suo interno. Tuttavia, con l'aumento del numero di veicoli elettrici questo „effetto collaterale positivo" scomparirà. Per ottenere lo stesso effetto, potrebbe essere necessario introdurre nuove misure (ad esempio, una zona a traffico limitato o delle limitazioni di accesso temporali o legate alle dimensioni dei veicoli).

Segnaletica nel quadro della regolamentazione che disciplina l'accesso dei veicoli alle aree urbane a Gerusalemme.
Crediti: Jerusalem Municipality

Giocate con lo strumento ReVeAL Regole per l'accesso in città

ReVeAL ha realizzato uno strumento per aiutare le città a valutare quali misure di regolamentazione degli accessi potrebbero rivelarsi appropriate per il contesto locale ed avviare la fase di attuazione. Vi invitiamo a utilizzarlo a supporto del vostro processo decisionale.

AccessRegulationsForYourCity



ReVeAL