



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

di **Perugia**

Risultanze dello studio «Study on Urban
Vehicle Access Regulations (UVAR)»

Riccardo Enei



Data 27-11-2017



QUESTA PRESENTAZIONE



- Il contesto dello studio
- I contenuti ed il metodo
- Le principali conclusioni

Alcune cifre:

- 2 Partners, ISINNOVA e PwC,
- 24 mesi la durata (2015-2016)
- 3 Workshops e 6 Surveys



CONTESTO DELLO STUDIO



1) 2013 EC Communication *“Together towards competitive and resource-efficient urban mobility”*:

“Smarter urban access regulations and road user charging require **non-binding guidelines** [that] [...] would allow cities and Member States to benefit from the experiences elsewhere, and, where appropriate, **foster a more common approach** to issues such as **vehicle categories, road signs, information provision, enforcement, exemptions, and pricing**. This would make it easier for users to understand and comply with schemes, while leaving cities flexibility to adapt to their local circumstances”

2) 2013 Commission Staff Working Document *“A call for smarter urban vehicle access regulations”*:

“The Expert Group on Urban Mobility should consider access regulation developments and assist with, for example, the elaboration of **suitable best practice guides and non-binding guidance** to help cities implement access regulation schemes effectively”.



I CONTENUTI



6 Opuscoli informativi:

1. Informazione e Comunicazione
2. Identificazione dei veicoli, sistemi di esenzione e controllo
3. Ideazione e pianificazione di un UVAR
4. Contesti normativi nazionali
5. Valutazioni di impatto degli schemi UVAR
6. Opzioni tecnologiche ed interoperabilità



Stessa struttura per ciascun opuscolo:

- I. Introduzione dell'oggetto dell'opuscolo nel contesto delle politiche di regolazione del traffico nei centri urbani
- II. Rassegna delle principali sfide
- III. Le opzioni disponibili (rassegne di buone pratiche)
- IV. Gli impatti potenziali
- V. Barriere e opportunità
- VI. Raccomandazioni



IL METODO



Rete di esperti di supporto:

Steve Kearns

TfL

Mike McDonald

Southampton Uni

Fabio Nussio

Rome Municipality

Adriano Trapuzzano

Kapsch

Terje Tretvik

SINTEF

Greg Archer

T&E



Rete di stakeholders per la validazione (selezione):

- EUROCITIES
- POLIS
- CIVITAS Initiative
- European Automobile Manufacturers' Association – ACEA
- European Passengers Federation (EPF)
- International Road Transport Union (IRU)
- Green Freight Europe (GFE)
- ETSC - European Transport Safety Council
- FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)
- UETR - European Road Haulers Association
- European Passengers Transport Operators (EPTO)
- Logistics Alliance
- European Cyclist's Federation (ECF)



1. Informazione e Comunicazione

- I. **Attenzione alla segnaletica!** Segnalare opportunamente ai conducenti le zone regolamentate è fondamentale. Bisogna fare attenzione a fornire messaggi chiari quando le segnalazioni UVAR fanno parte di un più ampio insieme di segni.
- II. Sfruttare le opportunità offerte dai **nuovi media** (es. dati di accesso alle mappe digitali), in conformità con la legislazione sulla protezione dei dati, e.g. SMS, alert, etc .



2. Identificazione dei veicoli, sistemi di esenzione e controllo

- I. Utilizzare gli **Euro standards** come base per identificare i veicoli soggetti a regolamentazione, in particolare alla luce dei nuovi test che ridurranno il divario tra prove di laboratorio e guida reale.
- II. Per garantire un elevato livello di efficacia il sistema delle esenzioni dovrebbe essere di ridotta applicazione (poche esenzioni).
Attenzione all'equità!



3. Ideazione, pianificazione e consultazione

- I. Impostare gli UVAR come parte di una **pianificazione integrata** (esempio: SUMP).
- II. **Assicurare la consultazione delle parti interessate!** La scelta della migliore forma di consultazione è importante. La strategia deve consistere in un'interazione strutturata con un'ampia gamma di stakeholders, in una forma adeguata a ciascun gruppo di soggetti coinvolti.



4. Contesti normativi nazionali

- I. È auspicabile che il quadro giuridico nazionale sia **flessibile** al punto di consentire alle città di affrontare i diversi problemi in autonomia.
- II. La legislazione nazionale dovrebbe essere scritta in modo tale da includere le **questioni essenziali** che potrebbero applicarsi a tutti i regimi di UVAR, ad esempio la definizione degli Euro standards.



5. Valutazioni di impatto degli schemi UVAR

- I. Selezionare gli indicatori di valutazione e le tecniche per misurarli. **Attenzione ai requisiti minimi degli indicatori di valutazione** (misurabilità, trasparenza, etc.).
- II. Valutare ex-ante la relazione **tra la scala degli impatti previsti** e le risorse assegnate alla valutazione: presenza di impatti cumulativi con altre misure, fattore tempo, etc.



LE PRINCIPALI CONCLUSIONI



6. Opzioni tecnologiche ed interoperabilità
 - I. **Quando si scelgono le tecnologie, la topologia urbana e gli obiettivi dello schema UVAR devono essere presi in considerazione.** Le tecnologie di riconoscimento automatico della targa (ANPR) sono particolarmente adatte in aree urbane nelle quali la congestione è rilevabile in determinati punti di accesso.
 - II. La **tecnologia DSRC** deve essere considerata come una tecnologia alternativa o complementare all'ANPR, in cui una grande percentuale di veicoli nella zona coperta dalla UVAR è già dotata di apparecchiature di bordo.



Lo studio è scaricabile dal sito della Commissione:

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies_en

GRAZIE PER L'ATTENZIONE !