

Lunedì 17 Febbraio segnerà una data memorabile per molti automobilisti perché chiederà loro di cambiare bruscamente abitudini. Per circolare e sostare in auto in centro città si pagherà un forte pedaggio: circa 7,5 euro al giorno, anzi 5 sterline, perché si sta parlando di Londra. Parte proprio Lunedì 17 Febbraio, dopo anni di studi proposte e polemiche, il cosiddetto "congestion charging", voluto dal sindaco della capitale inglese Ken Livingstone, che tassa la congestione prodotta dal traffico in città. Ogni automobilista dovrà pagare il ticket per entrare nel centro città, un'area di circa 21 Km quadrati circondata dall'anello stradale interno con 53 porte di accesso. La tassa sarà dovuta da tutti i veicoli tutti i giorni lavorativi dalle 7,00 alle 18,30.



Il traffico nell'area centrale. La superficie dell'area a pagamento corrisponde a quella di un cerchio con raggio di 2,6 Km. Per capirci un'area maggiore di quella che, a Milano è compresa all'interno delle antica mura spagnole che è inscritibile in un cerchio di soli 1,6 Km. Nell'area centrale di Londra lavorano circa 1 milione di persone. Di questi 1/7 si sposta in auto (circa 143.000 persone). L'85% usa il trasporto pubblico. Nell'ora di punta del mattino entrano nell'area centrale 40-50.000. veicoli, corrispondenti alla capacità di 25 corsie autostradali. Circa 250.000 veicoli attraversano l'area nell'arco della giornata. Il risultato è una velocità media di 14-16 Km/h (9-10 miglia l'ora) nell'arco di tutta la giornata. Gli automobilisti sprecano metà del proprio tempo fermi in coda. In media fanno 3 minuti di attesa in coda per ogni miglio percorso nell'area.



Portale elettronico per il controllo delle corsie riservate al trasporto pubblico a Milano

Il sistema di controllo.

Una rete di 230 telecamere è collocata per tutta la zona a pagamento, non solo al perimetro dell'area, con l'impiego anche di postazioni mobili. I numeri di targa sono letti dalle macchine fotografiche digitali, e trattati automaticamente con software di riconoscimento ottico dei caratteri (OCR). Una tecnologia simile a quella voluta dal sindaco Albertini a Milano e dall'assessore al Traffico Goggi, qui solo per multare gli automobilisti che occupano le corsie riservate al trasporto pubblico. Le telecamere ad alta risoluzione generano foto nitide dei veicoli, una a colori del contesto e una in bianco nero della targa che, analizzata dal software OCR e confrontata con l'archivio dei veicoli paganti e autorizzati comanda l'emissione automatica della multa per gli evasori. La capacità di intercettare e multare i trasgressori è stimata del 90 %. Ogni corsia di entrata e uscita dalla zona viene controllata.



Portale elettronico a Milano. In un mese sono state emesse migliaia di multe (oltre 3.000 ?). Il vigile elettronico si paga da sé. Elevate le proteste dei milanesi, ma è sceso drasticamente l'uso abusivo delle corsie riservate

Come si paga il ticket. Il ticket di 5 sterline deve essere acquistato per circolare o parcheggiare in centro, per un giorno, ma si possono acquistare abbonamenti settimanali, mensili o annuali. I ticket sono associati ad una targa di veicolo. Nessun pass va esposto sul parabrezza, si incaricheranno i vigili elettronici di controllare se il veicolo ha pagato. Anche i residenti devono pagare per circolare, oppure devono lasciare in sosta il veicolo nei posti ad essi riservati

Si può pagare on line con carta di credito.

Si può usare il cellulare per inviare un sms al momento dell'ingresso nell'area con deduzione di un credito acquistato in precedenza.

I ticket si possono acquistare presso distributori e alcuni negozi, oppure pagare da alcune macchine emettitrici, o alle Poste, o per telefono attraverso un call center. Tra le categorie degli esentati, solo quelle essenziali, ci sono anche i veicoli con alimentazione alternativa (gas elettrici, a celle).

La multa è di 80 sterline (circa 120 euro) e può arrivare fino a 120 sterline se non pagata entro i termini previsti. I recidivi verranno perseguiti su tutta l'area metropolitana.

Gli effetti. Con l'intervento, è prevista una riduzione del traffico del 10-15 %. I tempi di attesa in coda si ridurranno del 15-30 % nell'area centrale e sulle principali strade. Tutti i soldi incassati saranno destinati al miglioramento del trasporto pubblico e a rendere le alternative all'auto privata più agevoli, più convenienti, più veloci e affidabili. I benefici previsti comprendono:

- Risparmi di tempi per gli automobilisti che continueranno ad usare l'auto
- Passaggio di ex automobilisti al trasporto pubblico
- Migliore affidabilità dei tempi degli spostamenti
- Diminuzione dell'incidentalità automobilistica con il cambiamento della ripartizione modale, dal veicolo privato alle modalità alternative
- Riduzione nel consumo di combustibili
- Altri benefici secondari di sistema

Attualmente si stima che il costo della congestione nel centro di Londra sia intorno ai 10 miliardi di sterline l'anno (15 miliardi di euro). Si stima un introito dalla tassazione di circa 130 milioni di sterline l'anno (195 milioni di euro) che si pensa di investire per miglioramenti della rete bus e dei trasporti metropolitani alternativi all'auto, per interventi per la sicurezza stradale e personale legata al trasporto pubblico, per programmi di manutenzione di strade e ponti a beneficio degli automobilisti.

Tassazione del traffico e piano del sindaco. La gestione della domanda di trasporto (TDM) mediante la tassazione del traffico che genera congestione (*congestion charging policy* o *road pricing*) ha avuto le prime formulazioni a Londra nel 1964, in un rapporto al Ministro dei Trasporti (Rapporto Smeed). Ma dal 2000 è entrato nell'agenda del sindaco di Londra.

Dopo essere diventato un impegno politico, nelle elezioni a sindaco del 2000 che hanno visto il successo del candidato indipendente Ken Livingstone, e dopo un articolato processo di partecipazione, il Mayor di Londra Livingstone ha fissato per il 17 Febbraio 2003 la data di inizio della tassazione della circolazione nella zona centrale di Londra.



Ken Livingstone, sindaco di Londra

Nel 1999 la legge *Greater London Authority Act* aveva attribuito al sindaco eletto poteri straordinari in materia di traffico e l'autorità di introdurre la tassazione del traffico nel centro. Appena eletto Livingstone aveva incaricato l'Agenzia *Transport for London*, TfL, di verificare le alternative possibili, la

fattibilità e gli impatti di una politica di tassazione del traffico nel centro della città.

Condizioni essenziali per l'avvio dell'esperienza di Lunedì 17 sono stati:

- La forte volontà politica espressa dal sindaco come impegno di fronte agli elettori
- L'investimento in un team di progettazione e di uno staff tecnico dedicato all'analisi, valutazione, definizione tecnica e all'attuazione degli interventi specifici (*Transport for London*)
- Un lungo, complesso ma propositivo processo di partecipazione dei cittadini
- La possibilità tecnica di attuare un controllo e una repressione sicura dell'evasione e delle infrazioni (con portali di controllo elettronico degli accessi, l'emissione automatica di multe ai trasgressori, il blocco del veicolo e pesanti ammende agli evasori sistematici)
- La necessità e ineludibilità di affrontare il problema della congestione nel centro della città, visti anche gli alti costi attuali, le inefficienze ed il peggioramento delle condizioni di mobilità.

La consultazione. Una prima consultazione preventiva di associazioni operatori e rappresentanti sociali e di gruppi di interesse, nel luglio 2000, aveva messo in evidenza che i favorevoli ad un intervento di tassazione erano 6 volte più numerosi dei contrari.

La prima proposta strutturata del Sindaco per una strategia per il governo della mobilità e della congestione ha prodotto oltre 8.000 risposte scritte, in maggioranza favorevoli all'iniziativa.

Il progetto di dettaglio è stato inviato a 500 proprietari e operatori per le osservazioni sulle modalità operative dell'iniziativa.

Indagini campionarie durante tutto il periodo hanno continuamente documentato la posizione favorevole dei cittadini (51 % a favore, 35 % contrari).

Una mostra e due incontri pubblici organizzati da TfL hanno fatto conoscere i dettagli al pubblico e raccolto ulteriori osservazioni.

Dopo aver ascoltato i risultati del processo partecipativo il Sindaco ha deciso di andare avanti nell'iniziativa.

Una serie di modifiche sono state introdotte in seguito ai risultati del processo di partecipazione.

Milano come Londra? In Italia anche il sindaco di Milano Gabriele Albertini, vicino al Presidente del Consiglio Berlusconi ma indipendente, ha rivendicato (e ottenuto) poteri straordinari per il sindaco nella gestione dei problemi urbani (traffico, appalti, ordine pubblico...) e autonomia dalle strategie degli altri enti locali, Provincia e Regione. Emulo di Livingstone, ha posto più volte la necessità della tassazione delle auto in ingresso nella città, ma forse perché sono mancati quasi tutti i fattori di successo dell'esperienza londinese (impegno di fronte agli elettori, organismo tecnico di attuazione, processo di partecipazione, mancata consapevolezza e valutazione dei costi effettivi dell'attuale congestione) finora egli ha trovato una tenace opposizione in città e nella sua stessa giunta. Nessuna data è stata fissata per attuare l'intervento.

Cosa insegna Londra. Se l'esperienza di Londra è oggi una realtà, e se forse avrà successo, sarà dipeso da una serie di condizioni positive che l'esperienza ha dimostrato essere fondamentali:

- La volontà politica e la capacità di passare dalla teoria alla prassi.
- L'informazione preventiva ed il coinvolgimento di tutti i cittadini e gli operatori nel processo di partecipazione
- Il miglioramento del trasporto pubblico come contropartita alla tassazione del traffico veicolare
- L'attuazione di un insieme di politiche di gestione e controllo del traffico

In ogni caso Londra dimostra che un futuro diverso per il traffico urbano è possibile, anzi necessario. Bisogna avere il coraggio di pensarlo.

© in lingua italiana www.webstrade.it 2003 digiampietro@webstrade.it

WEBSTRADE (www.webstrade.it) è un bollettino elettronico inviato gratuitamente via e-mail a chi ne fa richiesta. Webstrade è anche portale Internet per informazioni nel campo del progetto di strade, trasporti, urbanistica, ambiente e mobilità sostenibile. E' uno strumento di aggiornamento telematico dei corsi di formazione permanente del Politecnico di Milano.

.....



immagini di grande formato e ulteriore documentazione, con fonti originali in inglese delle informazioni su questo articolo sono disponibili in CD ROM 3 (Casi studio) dell'Archivio Webstrade.

Per esigenze particolari di documentazioni consultate il curatore digiampietro@webstrade.it - tel-fax-segr: 02-4474-978