

DAVE WETZEL

Abstract intervento convegno Legambiente - Milano 21/11/2005

1. Descrizione dello schema di *Congestion Charge* introdotto dal Sindaco di Londra nel Febbraio 2003:

Prima che il *Congestion Charge* venisse introdotto, la velocità del traffico nella *Central London* era meno di 10 miglia orarie (15 km/ora). Il *Congestion Charge* è in vigore solo nella *Central London*, un'area di 8 miglia quadrate (20 km²) dove vivono 136000 persone, rispetto alla *Greater London* con un'area di 617 miglia quadrate (1598 km²) e una popolazione di 7,1 milioni di persone. Dalle 7 del mattino alle 6.30 del pomeriggio, dal lunedì al venerdì, ogni veicolo paga 8 sterline (€11,90) al giorno. Supportato da 688 telecamere collegate a un sistema computerizzato di riconoscimento del numero di targa. Eccezioni e sconti comprendono: militari, servizi di emergenza, persone disabili, residenti locali, taxi, autobus, corriere, motociclette, veicoli meno inquinanti o che utilizzano carburanti alternativi, carri-attrezzi e veicoli di soccorso stradale, alcuni lavoratori del settore sanitario. Il non pagamento del pedaggio porta a un avviso di multa di 80 sterline (€119). Se la multa non viene pagata il veicolo può essere confiscato e addirittura demolito se non venisse pagata la penale!

2. Gli effetti specifici sul traffico e gli impatti più ampi sull'ambiente, l'economia, eccetera: 70mila veicoli in meno entrano nel centro di Londra ogni giorno.

Riduzione del 18% dei veicoli che entrano nella zona. Riduzione del 30% della congestione. Nessun effetto avverso significativo al di fuori della zona. Le statistiche sugli incidenti mostrano una tendenza in diminuzione. È troppo presto per dare conclusioni definitive ma i dati sono incoraggianti. Meno inquinamento. Riduzione degli inquinanti chiave: CO₂, No_x, PM10. Condizioni migliorate per ciclisti e pedoni. Un ricavo netto di 50 milioni di sterline (€74) che è tutto investito in autobus, ciclismo e pedoni. I viaggi in autobus sono più veloci e più affidabili. La velocità degli autobus è aumentata del 6% e il tempo di attesa è diminuito di un terzo. Il traffico ridotto delle automobili non significa una riduzione delle persone che entrano nella zona, poiché molti hanno cambiato modalità di trasporto. In generale il *Congestion Charge* ha portato a 5000 viaggi in meno al giorno nella zona di pedaggio - questo è irrilevante rispetto a 1,5 milioni di persone al giorno presenti nella zona.

Il settore della vendita al dettaglio ha espresso preoccupazioni ma principalmente smentite da Transport for London (società di trasporto pubblico londinese). (Altri fattori hanno portato alle riduzioni del commercio al dettaglio). Il consenso per il *Congestion Charging Scheme* è cresciuto. Prima della sua introduzione l'opinione pubblica aveva una posizione ambigua, ma dall'introduzione ad oggi l'opinione pubblica ha assunto una posizione decisamente in favore dello schema, e i livelli di opposizione sono diminuiti.

3. Le lezioni apprese dal successo dell'implementazione dello schema: la necessità di un "campione" politico. Avevamo Ken Livingstone, il Sindaco di Londra.

La necessità di pagare un prezzo per vari servizi, come il telefono (voce e testo), i negozi, le stazioni di servizio, internet, eccetera.

Le misure di gestione del traffico per assicurare il flusso di traffico circostante la zona e il controllo dei parcheggi proprio fuori della zona. Miglioramenti dell'alternativa del trasporto pubblico. Aggiunta di 14500 spazi extra sugli autobus che attraversano la zona e grandi miglioramenti su tutti i servizi di autobus in Londra per permettere agli automobilisti di raggiungere stazioni ferroviarie locali, eccetera. Buona pubblicità per informare gli automobilisti in anticipo dello schema per assicurare pagamenti immediati ma anche per ricordare al pubblico perché è stato introdotto il *Congestion Charge*. Ken Livingstone è stato rieletto Sindaco di Londra, 16 mesi dopo che il *Congestion Charge* è stato introdotto.

4. I prossimi passi: la decisione del Sindaco di allargare la zona e altri cambiamenti: migliorare lo schema esistente.

Estendere lo schema - per chi proviene dalla estensione ovest e non paga il pedaggio in tempo, può pagare 10 sterline (€14,86) il giorno seguente. Migliorato lo schema per il parco macchine delle compagnie. Prove tecnologiche - per potenziare lo schema esistente la zona di pagamento del pedaggio sarà estesa verso ovest fino a includere la maggior parte del quartiere di Westminster e parti dei quartieri di Kensington e Chelsea. I ritardatari pagheranno 10 sterline (€14,86) il giorno dopo. L'orario di termine del pedaggio sarà prolungato.

5. Considerazioni del Governo su un sistema di pedaggio esteso a livello nazionale: Transport for London è impegnato in una pianificazione a lungo termine - lavorando verso uno schema nazionale di pedaggio stradale.

Il Governo Britannico sta conducendo un dialogo a livello nazionale sul pedaggio stradale, prendendo in considerazione le diverse tecnologie e ha creato un fondo per l'innovazione destinato alle Autorità Locali per finanziare la sperimentazione di schemi per affrontare la crescita del traffico.

È stato suggerito che l'implementazione a livello nazionale avvenga almeno tra dieci anni.

6. Il successo del *Congestion Charge* dimostra come tariffare i costi marginali possa creare benefici all'economia in senso più ampio. Se si applica un prezzo a una risorsa scarsa (in questo caso lo spazio occupato dalle strade nella *Central London*) allora questa risorsa verrà usata in modo più efficiente. La lezione per l'economia è che noi viviamo su un pianeta con risorse scarse, ovvero il territorio, la superficie del nostro pianeta, e se i Governi imponessero una tassa per l'uso di questa risorsa di alto valore, allora sarebbe usata in modo più efficiente.

7. Una tassa annuale sul valore della terra (LVT - Land Value Tax) imposta su ogni sito, valorizzato rispetto al loro uso ottimale autorizzato, promette non solo di fornire fondi sostenibili per il trasporto ma anche di migliorare l'economia incoraggiando un uso migliore del territorio urbano, creando più lavori, permettendo la riduzione delle altre tasse che danneggiano l'economia e aiutando ad evitare l'abbandono urbano. Harrisburg, la capitale della Pennsylvania negli Stati Uniti ha goduto dei benefici di una tassa sul valore della terra per molti anni. Ha visto aree vuote utilizzabili, l'eliminazione di siti derelitti, investimenti interni, nuovi lavori, la disoccupazione diminuire del 19%, le attività economiche tassabili crescere da 1908 a 8864, oltre 5000 unità abitabili costruite o ristrutturate, il tasso di crimine cadere del 58% e gli incendi del 76%. Il loro sindaco è stato rieletto a ogni opportunità dal 1982!