

## **CHI PAGA PER L'INQUINAMENTO? Convegno europeo 15 marzo 2006**

### **Gli obiettivi del convegno**

L'obiettivo dell'appuntamento è quello di fare il punto sulle esperienze a livello europeo di riduzione del traffico urbano e di potenziamento del trasporto pubblico al fine di individuare strategie utili al decongestionamento delle città e all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico, applicabili non solo nelle grandi metropoli italiane ma anche i comuni di media grandezza come Padova. Al centro del convegno, ospitato all'interno del SEP (Salone Internazionale delle Ecotecnologie) di PadovaFiere, l'analisi di alcuni strumenti come il pedaggio urbano (*road pricing*) e le tasse di scopo. L'incontro approfondirà l'analisi che si sta compiendo in Italia partendo dal confronto con due città nord europee che stanno applicando il *road pricing*, Londra, Bristol e Trondheim insieme a chi si è posto concretamente la domanda su come realizzarlo: Firenze e Milano.

Non mancheranno attori politici e rappresentanti di associazioni di categoria e dei lavoratori, per approfondire aspetti socio-economici. Le domande da porsi sono tante: è necessario applicare il *road pricing*? Quali sarebbero i suoi effetti sul sistema dei trasporti? Il *road pricing* ha altri effetti economici e sociali di cui occorre tenere conto? Quali altre misure complementari devono essere prese in considerazione?

LEGAMBIENTE in collaborazione con il COMUNE DI PADOVA - settore ambiente  
SEP Salone Internazionale delle Ecotecnologie - PadovaFiere

## **CHI PAGA PER L'INQUINAMENTO? CONVEGNO EUROPEO SU PEDAGGIO URBANO, STRATEGIE PER LA RIDUZIONE DEL TRAFFICO PRIVATO E LOTTA ALL'INQUINAMENTO 15 MARZO 2005 – ORE 15,00 SALA PALLADIO – PADOVAFIERE – INGRESSO LIBERO**

Il convegno si svolge in due fasi, una prima tecnica di analisi delle esperienze in atto o in via di studio ed una seconda di confronto politico sulle strategie per la lotta all'inquinamento, riduzione del traffico e risorse per il trasporto pubblico.  
Sono stati invitati i seguenti relatori:

Ore 15,00: I sezione

### **Politiche di tariffazione in Europa e studi italiani**

- \* **Roberto Della Seta** - Presidente Nazionale Legambiente: aspetti innovativi del *road pricing*
- \* **Mario Zambrini** - Ambiente Italia: *road pricing* - principi generali e operativi, esperienze, casi studio
- \* **Patrizia Lattarulo** - Ricercatrice Irpet: i costi sociali della mobilità e il ticket d'ingresso a Firenze
- \* *Road pricing e congestion charging* : i casi di Londra e Bristol  
**Dave Wetzel** Vice Chair Transport di Londra (UK) e **Steven Riley**, Dirigente Ufficio Iniziative per il Trasporto di Bristol (UK)
- \* conclusioni: **Ivo Rossi**, assessore alla Mobilità Comune di Padova

### **17.00 Tavola rotonda**

#### **Tariffazione, tasse di scopo e normativa**

- \* **Flavio Zanonato** - Sindaco di Padova, delegato ANCI Lavori Pubblici, Infrastrutture, Urbanistica

- \* **Giancarlo Conta** - Assessore all'Ambiente Regione Veneto
- \* **Paolo Costa** - Presidente commissione europea Trasporti
- \* **Alfredo Peri** - Presidente Federmobilità
- \* **Alberto Fiorillo** - Responsabile mobilità Legambiente Nazionale
- \* **Massimo Albonetti** - Presidente Unione Regionale Veneta del Commercio, del Turismo e dei Servizi
- \* **Alessandro Rocchi** - Segretario Generale FILT Veneto
- \* Conclusioni: **Francesco Biciato**, assessore all'Ambiente Comune di Padova

## **COS'È IL ROAD PRICING**

### **Chi inquina paga**

#### **.... e finanzia il trasporto pubblico**

Il *road pricing* è la scelta da parte di un Comune di far pagare un pedaggio alle automobili che entrano e circolano in città. E' una strategia che, oltre a ridurre il traffico delle auto private, permette alle Amministrazioni di recuperare risorse economiche che vanno obbligatoriamente investite a favore del trasporto pubblico.

In termini economici il *road pricing* viene definito come "la tariffazione sull'uso dell'infrastruttura finalizzata a ridurre la congestione e ad internalizzare le esternalità". In altre parole è la risposta per una vecchia domanda: "chi paga per l'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico?" Attualmente a pagare è la collettività in termini di aumento dei ricoveri ospedalieri per complicanze al sistema respiratorio, giornate lavorative perse, malattie respiratorie infantili che si cronicizzano, aumento della mortalità correlabile ai picchi di PM10.

Il Sindaco di Londra, il laburista Ken Livingstone, ha definito la sua politica di mobilità incentrata sul pedaggio come "un'opportunità offerta ad ogni cittadino di assumersi come scelta cosciente se contribuire o no ogni giorno a frenare il processo di riscaldamento climatico della Terra". Con una filosofia politica che guarda all'ambiente, allo spirito multirazziale della città e alla tolleranza, Livingstone pensa al futuro di Londra e del mondo.

La politica del *road pricing*, applicabile con tecnologie tipo Telepass, consente quindi di perseguire due tipi di obiettivi. I primi sono quelli ambientali di lotta all'inquinamento, legati alla riduzione del traffico e al cambiamento degli stili di vita: si regola il flusso veicolare con elasticità, si portano gli utenti a selezionare gli spostamenti secondo l'utilità e ad ottimizzare l'uso dei veicoli, incentivando il car pooling. Ma contemporaneamente consente di incrementare le entrate della pubblica amministrazione per autofinanziare interventi sul sistema del trasporto pubblico.

#### **Chi lo applica e i risultati che ottiene**

A Singapore esiste da 25 anni, in Europa sono le città della penisola scandinava ad applicarlo a partire dai primi anni '90: Oslo, Stoccolma, Bergen e Trondheim. Quest'ultima è una città universitaria norvegese di 160.000 abitanti dove dal 1991 si paga un pedaggio per entrare in città, variabile a seconda della fascia oraria: ogni veicolo che entra in città paga circa 1 Euro e 80 centesimi tra le 6.00 e le 10.00 e la metà tra le 10.00 e le 18.00. I

veicoli più grandi pagano una cifra maggiore. Se nel 1991 i varchi predisposti erano nove, a partire dal 1998 sono diventati venti e riguardano il 60% degli abitanti della città.

Ma le politiche di *road pricing* stanno prendendo piede soprattutto in Gran Bretagna. Il caso più famoso è quello di Londra, deciso dal Sindaco laburista Ken Livingstone. E' applicato su un'area di 20 km<sup>2</sup> dove vivono 140.000 persone, dalle 7 del mattino alle 6.30 del pomeriggio, dal lunedì al venerdì, ogni veicolo paga 8 sterline (€11,90) al giorno.

Ha ottenuto effetti notevoli sull'ambiente e l'economia: riduzione del 18% dei veicoli che entrano nella zona del pedaggio e diminuzione del 30% della congestione, senza alcun effetto avverso al di fuori della zona. Le statistiche sugli incidenti mostrano una tendenza in diminuzione e la riduzione degli inquinanti chiave: PM10, CO<sub>2</sub>, No<sub>x</sub>. Condizioni migliorate per ciclisti e pedoni mentre 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.

Sorprendenti i risultati dal punto di vista dei ricavi economici con un ricavo netto di 50 milioni di sterline (€74 milioni di euro) dal 2003 ad oggi.

### **In Italia...**

In Italia il tema del *road pricing* è ritornato prepotentemente al centro del dibattito dopo che a gennaio il Sindaco di Firenze Leonardo Dominici ha incaricato un gruppo di lavoro, coordinato dal vicesindaco Giuseppe Matulli, di analizzare i flussi di traffico da e per Firenze e di studiare la fattibilità ed i possibili effetti sul traffico dell'introduzione di un ticket di ingresso per le auto dei residenti fuori Firenze che entrano in città.

Così a Firenze si è aperta la discussione. Un primo contributo interessante è arrivato dall'Irpet, l'Istituto regionale per la programmazione economica, che ha prodotto uno studio dal risultato inequivocabile: ogni auto che arriva quotidianamente in città provoca danni valutabili in 3 euro alla salute dei fiorentini. Colpa dell'emissione delle polveri sottili, il Pm10. Se poi si volessero aggiungere i costi sociali dovuti a incidenti, inquinamento acustico e congestione del traffico, il danno salirebbe a 13,5 euro. Anche Elisabetta Tesi, la *Presidente Ataf spa*, l'azienda del trasporto pubblico fiorentino, si è dichiarata favorevole. Il tema è stato affrontato in altre città italiane: una di queste è Milano dove il Sindaco Albertini, ormai a fine mandato, si è fermato ad uno studio preliminare che lascia in eredità al suo successore. Riguarda l'ipotesi di *road pricing* per l'area compresa nelle mura sfozesche che Mario Zambrini, ricercatore di Ambiente Italia, ha giudicato interessante ma debole per quanto riguarda l'area presa in considerazione e l'entità della tariffa applicata che dovrebbe sempre essere superiore a quanto pagato per arrivare in città con il park+bus.