



uniti per padova sostenibile

## SINTESI STUDIO APPLICAZIONE ROAD PRICING A PADOVA a cura di Lucio Passi

Da due anni giace nei cassetti del Comune di Padova e di Aps (la società che gestisce autobus e tram) uno studio di "prefattibilità di un sistema di controllo del traffico e di road pricing a Padova" (tariffazione aree urbane per contrastare congestionamento ed inquinamento).

**Questo studio, fornito dallo Studio Polinoma di Milano all'amministrazione comunale, attraverso le aziende da loro controllate, è stato secretato prima dal Sindaco Ivo Rossi ed ora dall'attuale amministrazione.**

Ma nonostante l'insabbiamento operato Legambiente ve ne propone una sintesi. Il Road P. viene definito, nella letteratura dell'Economia dei Trasporti, come "la

### **COS' E' IL ROAD PRICING, A COSA SERVE, E DOVE E' APPLICATO.**

E' un modo di proteggere un città dalla circolazione e dalla sosta invasiva dei veicoli motorizzati.

**I casi più noti di applicazione del Road Pricing sono quelli di Tondheim (Norvegia) Londra, Stoccolma, Milano chiamati in diversi modi: Congestion Charge, Congestion Price, Area C, Ecopass...**

**Lo studio di Polinoma sul Congestion charge a Padova costituisce un primo supporto al fine di fornire ai cittadini e ai decisori un quadro più chiaro sulla possibilità tecnica e finanziaria di realizzare il sistema, declinandone i punti di forza e di debolezza potenziali.**

### **LEGAMBIENTE NE RICHIEDE L'IMMEDIATA DIFFUSIONE**

**Affinché si possa aprire un dibattito serio, basato su dati concreti, con la città sui modi di risolvere l'annoso problema del congestionamento e dell'inquinamento di Padova. Un dibattito - sottolinea Legambiente- che vuole discutere e non imporre niente a nessuno- non predeterminato dall'inizio",**

### **ELEMENTI QUALIFICANTI DELLO STUDIO**

Nello specifico il progetto di road pricing ovvero di **tariffazione di determinate aree urbane** di Padova si basa su:

- 1) delimitazione dell'area da tariffare
- 2) individuazione delle categorie di veicoli da tariffare
- 3) definizione dei giorni e ore di tariffazione
- 4) livelli tariffari

Nel progetto effettuato per Padova lo studio di fattibilità ha come finalità quello di elaborare una proposta per la limitazione del traffico di attraversamento di Padova declinata **in 4 alternative. La più promettente, secondo Legambiente, è la quarta che propone di contenere l'enorme flusso (circa 250mila spostamenti al giorno) di chi entra e attraversa Padova dalle tangenziali".**

### **L'AREA DA TARIFFARE**

Il progetto, nella quarta ipotesi, prevede di tariffare un'area ampia, appena interna al cerchio delle tangenziali, applicando una tariffa d'accesso medio bassa. Si tratta di una soluzione che persegue un alleggerimento del traffico sull'intero nucleo urbano principale, che però richiede

interventi compensativi soprattutto in termini di parcheggi scambiatori in corrispondenza dei 26 varchi di entrata previsti alla zona tariffata per permettere a chi non sceglie di non pagare il ticket, di utilizzare il mezzo pubblico.

## **I MEZZI DA TARIFFARE**

Il progetto classifica in maniera chiara i mezzi a cui si applicano le tariffe. Ad esempio pagheranno sia gli autoveicoli privati (categoria a), ma non i mezzi di servizio pubblico, quelli del car sharing, quelli di portatori di disabilità (categoria b). Saranno tariffati anche i mezzi commerciali. Le tariffe sono poi modulate suddividendoli in veicoli a basso, medio ed alto impatto ambientale.

Se si scegliesse la proposta quattro contenuta nello studio si tratta di oltre 200mila veicoli (su circa 800 mila che circolano ogni giorno in città) **i cui fruitori dovranno decidere se sottoporsi a tariffazione od optare per il trasporto pubblico. Un notevole alleggerimento della congestione e dell'inquinamento.**

## **STRUTTURA E LIVELLI TARIFFARI**

I costi delle tariffe, a seconda dei parametri applicati vanno da 1.20 a 3.20. Le modalità di pagamento potranno essere diverse: con tessera ricaricabile prepagata a scalare, con bollettino postale o bonifico bancario, con teleticket, con telepass.

Le tariffe saranno più care dei relativi spostamenti su mezzi pubblici, soprattutto a livello annuale, proprio per disincentivare l'utilizzo dell'auto, **ma serve che anche il servizio pubblico offra sconti e facilitazioni per chi opterà per il medesimo e non per l'uso dell'auto nell'area del road pricing. Potrebbe poi esserci un monte ore/giorni annuale gratuito per rendere meno duro l'impatto della tariffazione.**

## **GIORNI ED ORARI DI TARIFFAZIONE**

Per quanto riguarda i tempi il progetto prevede di escludere da tariffazione le giornate festive (da discutere su quelle prefestive) e il mese di agosto. Per quanto riguarda gli orari, Polinomia propone il periodo **07-19, o 07-17** (escludendo i turnisti).

## **BENEFICI ECONOMICI ED AMBIENTALI**

Come si evince dalla tabella ricavi, applicando una stima potenziale i ricavi annui dall'istituzione del road pricing si aggirerebbero attorno ai 18 milioni di euro.

Fatte salve le spese per la messa in opera del sistema, annualmente le spese di gestione si aggirerebbero in 6-7 milioni di euro.

Ciò vuol dire poter investire annualmente alcuni milioni per potenziare il trasporto pubblico. **Concretamente con un solo milione di euro a Padova si possono dimezzare i tempi di percorrenza nelle principali linee di forza degli autobus. Con un introito aggiuntivo di 10 milioni di euro annui realisticamente potremmo avere un servizio pubblico molto più frequente, sviluppato e veloce tale da far rinunciare all'auto ad altre decine di migliaia di cittadini, innescando così un circuito virtuoso.**

**Anche se, alla prova dei fatti, le stime dei ricavi fossero ridimensionate della metà, sarebbe comunque un'occasione eccezionale per mettere mano alla mobilità urbana che in pochi anni potrebbe assumere una dimensione di sostenibilità ambientale senza pari nella storia cittadina"**

Inoltre è provato che nelle città dove è stato adottato il road pricing diminuiscono incidentalità stradale e smog. (secondo il ministero delle infrastrutture ogni incidente urbano costa alla collettività 10.000 euro, con un ferito 45.000. e con un morto 150.000).

**Per quanto riguarda lo smog**, attuando la proposta n. 4 diminuirebbe circa del 10 per cento per quanto riguarda gli inquinanti ubiquitari (come PM10 e ozono) e fino al trenta per cento gli inquinanti più direttamente legati alle fonti di emissione (biossidi di azoto, Brmzo (a) pirene, benzene ecc).

**La incidentalità** invece diminuirebbe praticamente in maniera parallela alla diminuzione del traffico. (es. -meno 20 per cento di spostamenti giornalieri uguale meno 20 per cento di incidentalità).