

Direttiva **LA TASSA SUL TRAFFICO**

Versione: Novembre 2015



I trasporti nelle città comportano problemi quali traffico congestionato, rumore e inquinamento atmosferico. Da lungo tempo i comuni sviluppano provvedimenti per ridurre il livello di traffico. Si è discusso delle tasse sul traffico come misura per ridurre la congestione stradale. Ciò nonostante i comuni sono abbastanza riluttanti a introdurre una tassa sul traffico. Ad oggi solo un numero limitato di città ha istituito zone con accesso a pagamento. Questo documento analizza perché la tassa sul traffico è vantaggiosa e ciò di cui i comuni dovrebbero prendere coscienza.

Le tasse sul traffico stabiliscono un prezzo per l'accesso a una determinata zona, generalmente al centro della città. Aumentando i costi d'ingresso a una zona, si riduce il traffico e quindi la congestione. Inoltre si generano introiti per il comune. La considerazione di partenza è che in una città afflitta da problemi provocati dal traffico, introdurre incentivi alla riduzione del traffico basati sul mercato è un approccio adeguato e

sensato. Dall'inizio del millennio città come Roma (2001), Durham (2002), Londra (2003), Stoccolma (2006), Valletta (2007) e Milano (2008) hanno adottato piani di accesso a pagamento. La maggior parte delle città europee comunque ha deciso di non imporre una tassa sul traffico. Quella che sembra una buona idea in generale, nella pratica soffre di alcuni problemi e ostacoli. Questo documento indica e analizza tali problemi.



Dove ha senso?

La tassa sul traffico genera una serie di effetti positivi, ma il suo beneficio principale è ridurre la gestione stradale. Quindi, se una città non ha problemi di traffico congestionato, si consiglia di considerare altre misure. La tassa sul traffico è un provvedimento di grandi dimensioni, piuttosto complesso e con costi relativamente elevati di allestimento e di manutenzione. Una città senza traffico congestionato non dovrebbe considerare

Milano – Area C

Dal 2012 Milano ha dichiarato l'area del centro urbano Zona a Traffico Limitato (ZTL). I veicoli vengono ripresi da telecamere quando entrano nell'area attraverso uno dei 43 punti d'accesso. La zona copre il 4,5% circa della città. Dalle 7.30 alle 19.30 (alle 18.00 il giovedì) i veicoli devono pagare una tariffa compresa fra 2 e 5 euro, comprensiva di parcheggio negli spazi contrassegnati. Questa misura è combinata con la Zona a Basse Emissioni (ZBE) che vieta l'accesso a veicoli EURO 3 e inferiori.

I suoi obiettivi erano ridurre la congestione stradale, e quindi l'inquinamento, oltre a promuovere il trasporto sostenibile. Dopo un periodo di prova la tassa è stata approvata in modo definitivo a marzo del 2013. Le entrate complessive del 2012 sono state 20,3 milioni di euro, che al netto di circa 7 milioni di costi hanno generato oltre 13 milioni di euro. Il denaro è stato reinvestito per promuovere progetti di mobilità sostenibile.

Se nella Zona C il traffico è stato sostanzialmente ridotto, fuori da quest'area Milano affronta ancora gravi problemi di traffico congestionato. Le organizzazioni ambientaliste hanno riconosciuto gli effetti positivi della ZTL e ne chiedono l'ampliamento.

Milano – Effetti della tassa sul traffico

• Ingresso di automobili nell'area	-33%
• Incidenti stradali	-31%
• Velocità dei mezzi di trasporto pubblico	
• Autobus	+3,5%
• Tram	+4%
• Carbonio elementare	-30%
• CO2	-35%

questa ipotesi, ma scegliere misure alternative per raggiungere i propri obiettivi. Ai comuni che invece presentano livelli elevati di congestione stradale, si consiglia di considerare l'adozione di una tassa sul traffico.

Vantaggi e ostacoli

I principali vantaggi della tassa sul traffico sono:

- Traffico meno congestionato.
- Fonte di introiti.
- Riduzione di rumore ed emissioni.
- Aumento della velocità media del trasporto pubblico e del traffico in generale

L'accettazione della misura da parte dei cittadini si basa principalmente sugli aspetti che determinano l'innalzamento della qualità della vita nella città.

I principali ostacoli alla tassa sul traffico sono:

- Configurazioni geografiche.
- Accettazione da parte dei cittadini e dei politici.
- Piano relativamente complesso.
- Alti costi d'implementazione e di manutenzione.



Fattori di successo

- Il piano dovrebbe essere gestibile nella configurazione geografica specifica della città.
- Definire le giuste fasce di prezzo. I prezzi vanno calcolati attentamente per strutturare un piano che garantisca sia la riduzione di traffico desiderata sia un aumento degli introiti della città.
- Gestione corretta dei veicoli stranieri non coperti dal sistema elettronico.
- Strutturazione pragmatica del piano.
- Applicazione rigorosa delle regole.

La tassa sul traffico si gestisce con il riconoscimento dei veicoli e con la raccolta elettronica o manuale dei pagamenti. Se in passato i comuni hanno dovuto fare esperienze costose provando varie opzioni per le zone con accesso a pagamento, oggi disponiamo di una grande varietà di soluzioni e piani sperimentati fra cui scegliere e da cui imparare. Ovviamente il piano richiede un'applicazione rigorosa delle regole.

Tassa sul traffico e tariffe dei parcheggi

La tassa sul traffico va considerata in relazione alle tariffe di parcheggio della città. Il contesto è ovviamente di grande rilevanza, ma sostanzialmente entrambe le misure fissano un costo per l'accesso a una determinata zona.

I due fattori si influenzano a vicenda e devono quindi essere bilanciati.

I parcheggi influenzano la congestione stradale, perciò se hanno tariffe relativamente basse, aumentarle potrebbe bastare per ridurre il traffico ai livelli desiderati. In alcuni luoghi quindi, le tariffe dei parcheggi potrebbero sostituire una zona con accesso a pagamento. Ciò dipende sicuramente dalla quantità di traffico d'attraversamento che utilizza i parcheggi. È anche molto importante sapere quanta congestione è dovuta alla ricerca di un parcheggio.

Laddove i prezzi sono relativamente elevati, la tassa genera un doppio costo con la percezione di perdite dovute a inefficienza. In ogni caso le tariffe dei parcheggi vanno riviste per inserire una nuova tassa sul traffico.

Introiti

Gli introiti possono essere sostanziali. Fondamentale perché la città tragga beneficio dalla tassa è come vengono

usati i ricavi. Questo a sua volta ha grande peso per l'accettazione della misura da parte dei cittadini.

La trasparenza sull'uso dei ricavi è fondamentale anche per aumentare l'accettazione del progetto oltre che per il suo impatto positivo.

Inquinamento atmosferico e salute

Nel 2010 oltre 400.000 persone dell'UE hanno perso la vita per cause legate all'inquinamento atmosferico. Ciò fa dell'inquinamento atmosferico la prima causa ambientale di morte prematura nell'UE. Le patologie derivanti hanno costi sociali stimati in 330-940 miliardi di euro l'anno. Nell'UE oltre il 90% della popolazione urbana è esposta a concentrazioni che superano i valori limite consigliati dall'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS). Fra i principali inquinanti si contano il carbonio elementare o black carbon (BC), che fa parte del particolato (particulate matter, PM), il diossido di azoto (NO₂) e l'ozono (O₃).

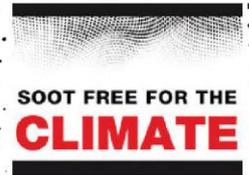


Stoccolma

Il comune ha introdotto la tassa sul traffico come test nel 2006 e l'ha resa permanente nel 2007. L'accesso alla città è soggetto a tariffe variabili da 1 a 2 euro. Il centro di Stoccolma è attivo come zona dalle 6.30 alle 18.29 nei giorni infrasettimanali. La tassa sul traffico ha avuto il risultato di ridurre l'ingresso dei veicoli del 18%.

Considerazioni finali

Migliore qualità dell'aria e riduzione delle emissioni nocive sono importanti effetti positivi della tassa sul traffico. Meno traffico, e quindi aria migliore, meno rumore e una qualità della vita complessivamente più elevata generano accettazione per questa misura. Ma l'argomento numero uno a favore della tassa sul traffico è che genera considerevoli introiti, da utilizzare nel migliore dei casi per creare reti di trasporto sostenibile.



Ulteriori informazioni (Inglese):

International Transport Forum - Implementing
Congestion Charges
<http://www.internationaltransportforum.org/>

CONTATTI

I comuni interessati sono pregati di contattarci per ulteriori informazioni:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefono: + 49 30 275 86-484
| E-mail: arne.fellermann@bund.net

CHI SIAMO

Clean Air è un progetto di nove organizzazioni ambientaliste europee che lottano per l'aria pulita nelle città europee. Nonostante il quadro legislativo vigente e il diritto dei cittadini all'aria pulita, il continuo superamento dei limiti di inquinamento continua a essere un problema in molte città. L'inquinamento atmosferico minaccia la salute, l'ambiente e il clima. È ora di entrare in azione!

www.cleanair-europe.org

La campagna associata, "Zero particolato per il clima" mira a ridurre le emissioni di polveri da gasolio che accelerano il cambiamento climatico e costituiscono una minaccia per la salute pubblica. Fino ad oggi alla campagna si sono associate dodici ONG europee.

www.sootfreeclimate.org

un progetto di



project coordination