

## CONGESTION CHARGE: LE RAGIONI DI UN DISSENSO

### **1. Premessa**

Nei mesi scorsi Assolombarda ha espresso all'Amministrazione Comunale la propria contrarietà alla *congestion charge*, ritenendola un provvedimento che, senza affrontare nel suo insieme il fenomeno della mobilità a Milano, colpisce il lavoro e le imprese che operano a Milano e incentiva queste ultime a localizzare altrove le proprie sedi. E questo in una fase economica in cui di tutto ci sarebbe bisogno tranne che di un'ulteriore tassa sul lavoro e le attività produttive.

Lo studio commissionato in queste settimane da Assolombarda al prof. Giorgio Goggi<sup>1</sup> (condotto anche sulla base dei dati resi disponibili da AMAT) e le segnalazioni di decine di imprese nostre associate hanno confermato e, anzi, rafforzato le ragioni di questa posizione.

### **2. Milano non è più congestionata di altre città comparabili**

Lo studio condotto ha preso in considerazione numerosi indicatori di un gruppo di città italiane (Roma, Napoli, Torino) ed estere (Amburgo, Monaco di Baviera, Barcellona, Lione) che presentano caratteristiche confrontabili con Milano.

Milano ha una superficie comunale di minore estensione e presenta una densità abitativa elevata, con tassi di motorizzazione più alti e un'estensione della rete stradale minore rispetto alle altre città considerate.

Nonostante queste caratteristiche strutturali possano far prevedere una maggiore congestione di Milano, dal confronto emerge tuttavia come la velocità di deflusso - anche se bassa - è confrontabile con quelle delle altre città prese a campione e, date le sue minori dimensioni, i tempi di percorrenza sono molto migliori (*slide 1*). Ciò significa che Milano permette accessi all'insieme delle sue funzioni vitali con tempi più rapidi.

Tra l'altro, le nuove linee metropolitane (M4 e M5), quando entreranno in esercizio, daranno un significativo contributo alla riduzione della congestione. Infatti, la percentuale di utilizzo del trasporto pubblico a Milano si pone già ai massimi livelli in Europa, e questo evidenzia anche la difficoltà di ridurre ulteriormente il trasporto privato.

In estrema sintesi, il confronto con le altre città italiane ed estere dimostra che: 1) Milano presenta, rispetto alle sue caratteristiche, una situazione della mobilità (e della congestione) assolutamente comparabile con le altre città; 2) Milano è una città che concede accessi veloci al suo insieme di attività più di altre, grazie agli investimenti fatti in passato nel trasporto pubblico e a politiche per la mobilità progressive e capaci di coniugare le esigenze e i comportamenti delle diverse categorie di abitanti.

---

<sup>1</sup> "Studio sulla congestione del traffico a Milano e in altre città comparabili e valutazione dell'efficacia dei rimedi".

Non è mai stato l'intervento *one shot*, ma una continua e meditata azione di investimenti e regole a rendere il benchmark di Milano positivo. La *congestion charge* è fuori da questa logica.

### **3. L'Area C non è l'area più congestionata della città**

Gli otto km quadrati dell'Area C sui 181 di superficie totale del Comune presentano un indice di congestione<sup>2</sup> di **0,75** contro lo **0,84** della cerchia compresa tra i Bastioni e la Filovia. Anche la cerchia più esterna, compresa tra la filovia e i confini comunali, che è molto più estesa e ha sezioni stradali più ampie, mostra una congestione di poco inferiore al centro, pari a **0,65** (*slide 2*).

E' fuor di dubbio, quindi, che **l'area compresa tra i Bastioni e la cerchia filoviaria è decisamente più congestionata del centro** e, inoltre, che la sua congestione interessa una rete più vasta e una più alta quantità di percorrenze, che è come dire un maggior numero di cittadini. E proprio su questa parte della città si scaricheranno le principali e più dirette conseguenze della *congestion charge*, perché aumenterà l'indice di congestione (non dichiarato, ma prevedibile).

### **4. La congestion charge non produce effetti positivi significativi sulla congestione**

Secondo le stime del Comune<sup>3</sup>, l'Area C porterà ad una riduzione degli ingressi di 26.137 accessi di veicoli, pari a 31.364 spostamenti di persone al giorno. La riduzione di 31.364 spostamenti corrisponde ad una riduzione dell'**1,4%**<sup>4</sup> degli spostamenti in auto sulla rete di Milano.

In realtà si stima che circa il 20% degli spostamenti bloccati dall'Area C siano di attraversamento, quindi non vengono evitati ma solo deviati. Togliendo la quota del 20% relativa agli spostamenti solo deviati, la riduzione degli spostamenti automobilistici operata dall'Area C scende all'**1,12%** del volume totale degli spostamenti in auto a Milano.

Una quantità decisamente piccola di veicoli in relazione alle ben più onerose condizioni di traffico delle altre zone di Milano, soprattutto in considerazione dell'ingente impiego di risorse pubbliche che sta richiedendo e, soprattutto, dei costi che comporta per i cittadini e le imprese milanesi.

Va inoltre considerato che il traffico deviato comporta non solo un aumento della congestione nelle aree limitrofe all'Area C, che come abbiamo visto sono le più congestionate, ma anche un aumento delle percorrenze, e quindi dei consumi, con esiti negativi per la lotta all'inquinamento (nei limiti di quanto il traffico incide su di esso).

I risultati della prima settimana di applicazione dell'Area C, in base ai dati diffusi dal Comune, hanno fatto registrare una riduzione degli accessi maggiore rispetto alle previsioni, circa 36.000 veicoli in meno invece che 31.000. Si tratta pur sempre di una riduzione dell'**1,9%** del totale degli spostamenti di Milano, che andrà peraltro verificata una volta che il provvedimento sarà consolidato nel tempo.

---

<sup>2</sup> Rapporto tra volume di traffico e capacità della strada, il livello 1 rappresenta la saturazione della capacità.

<sup>3</sup> Documento AMAT del 15.12.2011.

<sup>4</sup> Interpretando il valore degli spostamenti automobilistici fornito da AMAT come valore di mobilità in ingresso mattutino, se invece si trattasse del totale mattino+sera, le percentuali andrebbero raddoppiate, il che non cambia molto gli ordini di grandezza.

## **5. La congestion charge ha costi elevati sulle imprese milanesi**

Nelle scorse settimane il dibattito pubblico è stato soprattutto incentrato sui residenti, sui commercianti e sugli artigiani che risiedono e operano nel centro di Milano, ma quest'ultimo ospita anche centinaia di piccole, medie e grandi aziende che hanno relazioni quotidiane con le aree esterne e rappresentano il cuore pulsante dell'intera area metropolitana. Assolombarda da sola nel centro di Milano associa circa **500 imprese per un totale di quasi 35.000 addetti**.

In queste settimane abbiamo ricevuto decine di telefonate di chiarimento, protesta e segnalazione di difficoltà. Questo ha confermato che l'introduzione del provvedimento ha creato e sta creando notevoli difficoltà operative alle aziende che risiedono e operano nel centro di Milano e che forniscono lavoro e reddito a molte famiglie milanesi. **Ciò anche se la nostra richiesta di equiparazione ai residenti delle imprese collocate nell'Area C non è stata accolta dal Comune.**

Qualche esempio può rendere meglio l'idea dei costi che saranno sopportati dalle imprese per la *congestion charge*.

Per una piccola azienda alimentare di 30 dipendenti che ha sede fuori Milano, ma ogni giorno accede al centro di Milano con 5 automezzi e 3 auto di servizio, nonostante la tariffa agevolata per i veicoli di servizio, il costo annuo dell'Area C sarà di **7.800 euro**.

Per una società di servizi di 40 dipendenti localizzata dentro la Cerchia, la circolazione quotidiana delle 20 auto aziendali costerà circa **25.000 euro**. Se i veicoli aziendali fossero equiparati a quelli dei residenti, anche in considerazione del fatto che l'azienda si è dotata a proprie spese di una ventina di posti auto, la spesa scenderebbe sotto i 10.000 euro.

Un'importante azienda di servizi di pubblica utilità, che solo in centro a Milano dà lavoro a 500 addetti, ha stimato un costo complessivo di circa **125.000 euro** per far fronte al nuovo provvedimento. Questo costo fa seguito agli investimenti che l'azienda ha dovuto sostenere in seguito all'introduzione dell'ecopass, per sostituire tutto il proprio parco-mezzi con veicoli Euro 5, ora non più inclusi tra le esenzioni.

Va infatti ricordato che le imprese milanesi in questi anni hanno sostenuto ingenti investimenti per il ricambio del parco mezzi circolante, anche a seguito dei provvedimenti regionali ambientali e di ecopass. Questo, unito al progresso tecnologico nelle prestazioni dei mezzi, ha consentito benefici in termini di qualità dell'aria.

## **6. L'impatto sulla vitalità della città**

Rispetto al recente passato, già oggi il centro di Milano ospita un numero molto minore di attività economiche: dai cinema ai locali pubblici, dagli esercizi commerciali agli studi professionali, dagli uffici direzionali di grandi imprese a molte attività produttive.

Il mercato immobiliare, in particolare quello destinato a usi commerciali e direzionali, è in una fase di evidente sofferenza, come qualsiasi indagine dimostra, e che una semplice camminata nelle vie del centro conferma ampiamente.

In questa situazione, l'impatto economico, organizzativo, ma anche simbolico della *congestion charge* rischia di contribuire a un ulteriore processo di impoverimento del tessuto urbano del centro e dell'intera città, proprio in una fase in cui tutti gli sforzi dovrebbero essere concentrati in iniziative di vero e proprio marketing territoriale rivolte al miglioramento della sua attrattività.

Va infine aggiunto che il trasferimento di un'azienda dal centro di Milano (ove oltre il 70% degli accessi avviene già con il mezzo pubblico) a fuori Milano (ove il trasporto pubblico trasporta percentuali del 25-30% o anche meno) si tradurrebbe in un aumento del traffico e della congestione.

## **7. Conclusioni**

Assolombarda ribadisce il proprio giudizio negativo rispetto alla *congestion charge*: Milano vive di mobilità e non di divieti. Le relazioni di mobilità al proprio interno e con ciò che le sta intorno devono essere agevolate. Per questo motivo avevamo suggerito alla nuova amministrazione una sorta di "periodo di grazia" nel quale analizzare meglio le reali priorità della città e impostare una politica dei trasporti più pensata, meno ansiosa.

Ciò premesso, con riferimento all'attuale regime di *congestion charge* confermiamo le richieste di: equiparazione ai residenti per i veicoli aziendali delle imprese localizzate dentro la Cerchia dei Bastioni, soprattutto se dotate di posti auto; estensione delle categorie di imprese che possono accedere alla tariffa dei "veicoli di servizio"; eliminazione di discriminazioni e discrezionalità nell'applicazione dell'esenzione a migliaia di lavoratori turnisti.

Milano, febbraio 2012

## Tempi di attraversamento: capacità di accesso agli asset di attrattività

La velocità di deflusso della rete va valutata in ragione delle dimensioni delle città.

Infatti, poiché le città hanno estensione e tipologia molto differenti, non sempre una bassa velocità è indice di eccessivo disagio.

Di seguito, il tempo necessario per un percorso di attraversamento delle città prese a confronto.

	Diametro della città Km	Velocità Km/h	Tempo minuti
MILANO	15	20	45
AMBURGO	30	28	64
MONACO	28	23	73
LIONE	22	25	53

Milano ha più rapidità di accesso ai suoi insiemi di servizi e residenza.

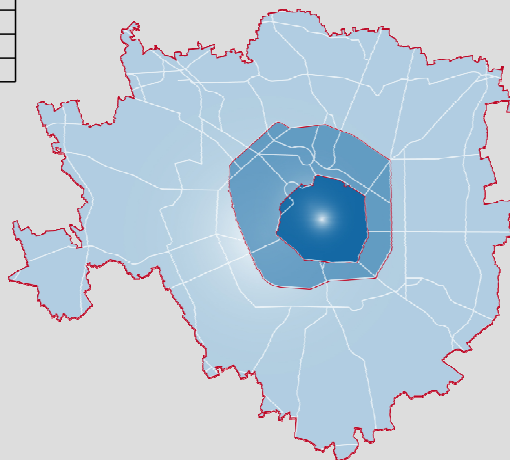


1



## Comparazione tra le tre cerchie Milanesi (Area C, Bastioni / Filovia, Filovia / Confini comunali)

	Percorrenze private ora di punta (veicxKm)	Rete primaria Km	Velocità Km/h ora di punta	Indice di Congestione
Area C	44.000 (3,4%)	27 (5,4%)	12 Km/h	0,75
Bastioni/Filovia	246.000 (19,3%)	86 (17%)	15 Km/h	0,84
Filovia/Confini	849.000 (66%)	391 (77,6%)	21 Km/h	0,65
Moto	147.000 (11,3%)			
Totale	1.286.000 (100%)	504 (100%)		



2

