



## *L'introduzione di una tassa sul traffico aumenta la mobilità attiva?*

### **Problema**

*Oltre che vantaggiosa per l'ambiente, la mobilità attiva offre la possibilità di raggiungere i livelli di attività fisica raccomandati e avere benefici sulla salute. Ma è difficile influire sulle scelte individuali di mobilità.*

I pendolari che utilizzano la mobilità attiva (ovvero che si spostano a piedi o in bicicletta) hanno un rischio ridotto di ammalarsi di patologie cardiovascolari, di diabete, di cancro e di altre patologie collegate alla sedentarietà. A differenza della mobilità sostenibile, che comprende anche l'uso del trasporto pubblico e di mezzi in condivisione, la mobilità attiva prevede infatti del movimento fisico in prima persona.

Tuttavia, è difficile incidere sulle scelte individuali legate agli spostamenti, poiché sono diversi i fattori che le determinano: distanza da percorrere, infrastrutture esistenti, abitudini e consuetudini.

Ciononostante, la mobilità attiva potrebbe aiutare la popolazione a raggiungere l'ammontare minimo di attività fisica di intensità moderata raccomandata dalle linee guida internazionali, ovvero 150 minuti a settimana.

In Italia, si stima che il 19% delle persone risulti fisicamente attivo grazie alla pratica della mobilità attiva, raggiungendo i livelli di attività fisica raccomandati dall'OMS; il 23% risulta parzialmente attivo per mobilità attiva praticata perché si sposta a piedi o in bicicletta ma lo fa per meno di 150 minuti a settimana; il restante 58% della popolazione si sposta con veicoli a motore (privati o pubblici) con trascurabili tragitti a piedi o in bicicletta.

### **Soluzione**

*Una possibile soluzione, per incidere riducendo gli spostamenti con mezzi propri, è l'introduzione di una tassa sul traffico al fine di indurre i pendolari a scegliere mezzi alternativi all'auto.*

La città di Londra ha introdotto nel 2003 un prezzo obbligatorio (inizialmente 5£, arrivati poi a 10£ nel 2010) per l'accesso delle automobili al centro cittadino. L'area interessata è di 21 km<sup>2</sup> e rappresenta l'1,3% della superficie della regione di Londra, comprensiva della City of London e dei 32 boroughs londinesi. La politica è nata con la finalità di ridurre il traffico, ma potrebbe aver incentivato anche la mobilità attiva. Il principio economico alla base dell'introduzione della tassa è legato alla necessità di internalizzare il costo del traffico, per riportarlo a livelli efficienti.

Ogni veicolo privato (ad eccezione delle motociclette, dei veicoli a nove o più posti e dei veicoli con emissioni estremamente basse) è tenuto a pagare la tassa se entra nel centro della città tra le 7:00 e le 18:30, da lunedì a venerdì, esclusi i giorni festivi e le settimane di Natale e Capodanno. Circa 200 telecamere sorvegliano gli accessi al centro e diverse pattuglie dotate di videocamere verificano la regolarità delle automobili circolanti. Gli automobilisti possono pagare la tassa entro le 22:00 del giorno in cui hanno circolato.

Nel 2007 la zona interessata dalla tassa è stata estesa alla parte orientale della città, ma poi nel 2011 è stata riportata ai confini originari.

Chi risiede nella zona interessata dalla tassa ha diritto ad uno sconto del 90%, equivalente a circa



20£ al mese, se pagati mensilmente, contro i 200£ della tariffa mensile piena. La tassa è dovuta esclusivamente nel caso in cui l'automobile circoli in strada, mentre non è dovuta se l'automobile è parcheggiata.

Tutte le entrate ottenute grazie alla tassa sono reinvestite nel miglioramento dei trasporti nell'area: l'80% è investito nel miglioramento del trasporto pubblico, mentre il rimanente 20% è destinato alla manutenzione delle strade, a campagne per la sicurezza stradale, alla promozione della mobilità attiva. Notevoli risorse sono state destinate alla promozione della mobilità ciclabile, attraverso l'ampliamento della rete di piste ciclabili, la costruzione di autostrade ciclabili, di parcheggi per le biciclette e di servizi di condivisione.

## Risultati

*La tassa sul traffico pare avere inciso positivamente sulle abitudini dei pendolari, aumentando del 10% il tempo trascorso camminando o pedalando, soprattutto tra chi ha un reddito più basso.*

Uno studio ha analizzato gli effetti della tassa sul comportamento dei cittadini. Esso si basa sui dati 2005-2011 della London Travel Demand Survey (LTDS), un'indagine campionaria condotta ogni anno sui cittadini londinesi. I dati, che raccolgono informazioni sui comportamenti dei cittadini, sono usati per stimare l'effetto della tassa sulla mobilità attiva (misurata in minuti trascorsi pedalando o camminando) e sul traffico, con mezzi propri o altri (misurato in km percorsi in automobile).

Secondo le analisi condotte, la tassa introdotta nel 2003 ha aumentato mediamente di 3-4 minuti al giorno la mobilità attiva (+10%). Sommandoli per cinque giorni lavorativi a settimana, si raggiungono 15-19 minuti di attività fisica in più, ovvero il 10-13% del tempo raccomandato per ottenere benefici in termini di salute.

Per quanto riguarda l'auspicata riduzione dei km percorsi in automobile, la tassa ha ridotto di 1-2 km al giorno l'uso dell'automobile (le stime sono marginalmente significative), senza avere inciso in modo visibile sull'uso di altri mezzi di trasporto.

**BIBLIOGRAFIA:** NAKAMURA R. ET AL. (2024), DO ECONOMIC INCENTIVES PROMOTE PHYSICAL ACTIVITY? EVIDENCE FROM THE LONDON CONGESTION CHARGE, JOURNAL OF THE ROYAL STATISTICAL SOCIETY, VOL. 187.

**AUTORE DELLA SCHEDA:** LISA ZAQUINI (ASVAPP)

## Effetti della tassa 2003

Mobilità attiva (min/g)	+3.19**
Uso automobile privata (km/g)	-1.52*
Uso altri mezzi di trasporto (km/g)	+0.42

*Stime statisticamente significative per \*  $\alpha=10\%$  \*\*  $\alpha=5\%$*

Lo studio analizza poi la revisione della tassa del 2007, con un temporaneo allargamento dell'area interessata. Le stime di impatto, molto simili alle precedenti, confermano i risultati.

Un'analisi per sottogruppi mostra poi che la nuova tassa ha inciso soprattutto sul comportamento delle persone a basso reddito: l'effetto medio su questo gruppo è pari ad almeno 5 minuti di mobilità attiva al giorno, con una riduzione media dell'uso dell'auto di più di 2 chilometri al giorno.

Gli autori hanno inoltre verificato che l'introduzione della tassa non ha spinto le persone a modificare la propria residenza per trarre vantaggio dallo sconto riservato ai residenti, né a viaggiare maggiormente al di fuori della finestra temporale interessata dalla tassa per evitare il pagamento dovuto.

Un commento conclusivo riguarda la durata degli effetti stimati: dal momento che l'analisi riguarda i comportamenti dal 2005 al 2011, ad anni di distanza dall'introduzione della tassa (2003), si può anche affermare che l'effetto della leva è permanente nel tempo.

## Metodo

La strategia di valutazione si basa sul *regression discontinuity design*. La tassa si applica a un'area delimitata da un preciso confine, e i residenti entro quell'area hanno diritto a un forte sconto (90%). La valutazione si basa sul confronto intorno alla soglia definita dal confine: da un lato si verifica il comportamento di chi vive appena fuori dal confine, dall'altro il comportamento di chi vive appena dentro. I due gruppi intorno alla soglia sono simili per caratteristiche economiche e sociali, così come condizioni di viabilità e accesso ai mezzi pubblici, quindi confrontabili. Eventuali differenze nel comportamento rispetto alla mobilità stimano l'effetto della tassa a cui il gruppo degli "esterni" è sottoposto.

