# LA PRIVATIZZAZIONE INGLESE

**La Gran Bretagna è da alcuni anni oggetto di una decisa politica di privatizzazione del trasporto collettivo, che a partire dal 1979, con la vittoria dei Conservatori, è scandita da una serie di passi significativi, dalla deregolamentazione dei servizi di pullman nel 1980, a quella degli autobus (eccetto Londra) nel 1986, fino all'approvazione nel 1993 del *Railways Act* che ha aperto la strada alla privatizzazione delle ferrovie**

Il termine "privatizzazione" descrive numerosi fenomeni ed esistono diversi gradi di coinvolgimento dei settori pubblici e privati. Da una parte il settore pubblico affida "contrattualmente" un'area di attività distinta e ben definita, ad esempio il *catering* per i treni o la manutenzione degli autobus; dall'altra parte, il settore privato è in grado di pianificare, finanziare e realizzare nuove infrastrutture per il trasporto, e avviare servizi su di esse. Fra questi due estremi, il settore privato può essere coinvolto nella gestione di servizi usando infrastrutture di proprietà pubblica; nella manutenzione di infrastrutture esistenti; nella proprietà (e manutenzione) di infrastrutture esistenti; nel finanziamento e nella realizzazione di infrastrutture nuove precedentemente pianificate da parte del settore pubblico. L'attuale ondata di privatizzazione del trasporto collettivo deriva dalle elezioni vinte dal governo conservatore nel 1979; da quel momento in poi si sono susseguite una serie di decisioni che mirano a una estesa deregolamentazione, intesa come passo essenziale lungo la via che conduce alla completa cessione ai privati della pianificazione e dell'erogazione dei servizi.

**DEREGOLAMENTAZIONE DI AUTOBUS E PULLMAN.**
Deregolamentare significa rimuovere il controllo delle autorità di pianificazione su quali servizi gli operatori debbano offrire. La deregolamentazione dei servizi nazionali di pullman nel 1980 portò ad una notevole riduzione delle tariffe e a un considerevole aumento dei livelli di servizio sui principali percorsi nazionali "Intercity"; i servizi di pullman potevano così competere in modo efficacie con le ferrovie, offrendo frequenze simili o migliori e, nonostante la maggiore lunghezza dei viaggi e i problemi di affidabilità a causa del traffico, le tariffe sono oggi considerabilmente più basse rispetto alle ferrovie. A Londra i servizi di pullman hanno il grande vantaggio dell'unico capolinea centralizzato a Victoria Coach Station, permettendo così comodi interscambi; al contrario, la maggiore parte dei viaggi attraverso Londra sulle ferrovie prevedono scomodi trasferimenti da un terminal all'altro con il metrò.

Indubbiamente, l'apertura del mercato è stato un successo per gli operatori. Anche i viaggiatori hanno risentito dei benefici significativi, esistendo maggiori possibilità di scelta; così la British Rail è stata costretta a migliorare il servizio e l'efficienza dei treni Intercity, adottando una strategia di marketing molto più aggressiva. Tuttavia, la concorrenza fra gli operatori dei pullman è minore del previsto in quanto un operatore (la National Express) mantiene una posizione dominante nel mercato. Dal punto di vista ambientale, bisogna poi chiedersi se è realmente desiderabile questo spostamento di passeggeri dalla ferrovia alla superaffollata rete stradale e autostrade.

La deregolamentazione di tutti i servizi locali di autobus in Gran Bretagna, eccetto Londra, è avvenuta nel 1986. Tutti i servizi sono stati messi sul mercato e qualsiasi operatore privato può decidere di realizzare una linea di autobus ovunque ritenga sia commercialmente utile. Se questo lascia buchi di servizi nella rete, il settore pubblico può affidare e sovvenzionare i tratti considerati importanti socialmente.

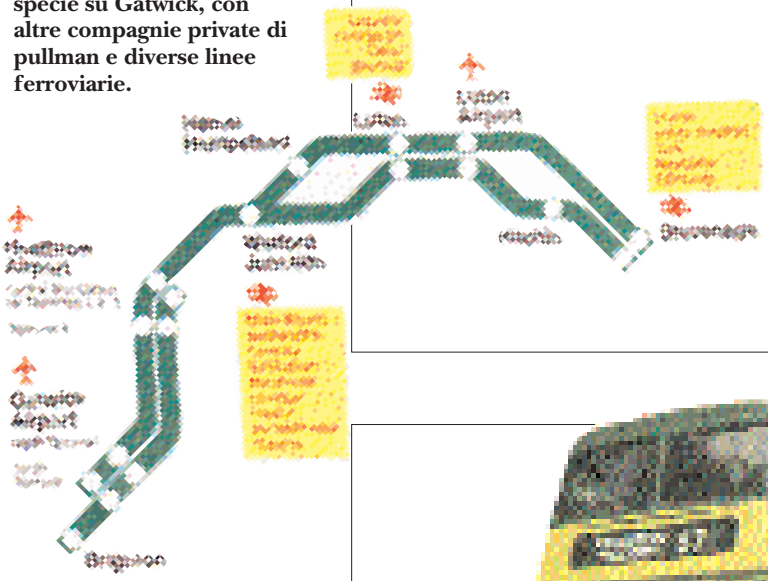
Le opinioni sul successo o meno della deregolamentazione degli autobus sono contraddittorie, ma qualche ten-

◄ **Pianta delle linee *Intercity* in Gran Bretagna, servite da sei compagnie distinte, anche se ancora di proprietà pubblica.**

▲ **Pianta delle aree in cui si articola la Railtrack, la società che dal 1994 possiede le infrastrutture delle ferrovie inglesi.**

▸ Uno dei pullman della "National Express", la nuova compagnia privata che gestisce la rete nazionale del trasporto passeggeri su gomma.

▸ Pianta della linea a vista di uno dei pullman della "Jetlink", che collega tutti i principali aeroporti londinesi in concorrenza, specie su Gatwick, con altre compagnie private di pullman e diverse linee ferroviarie.



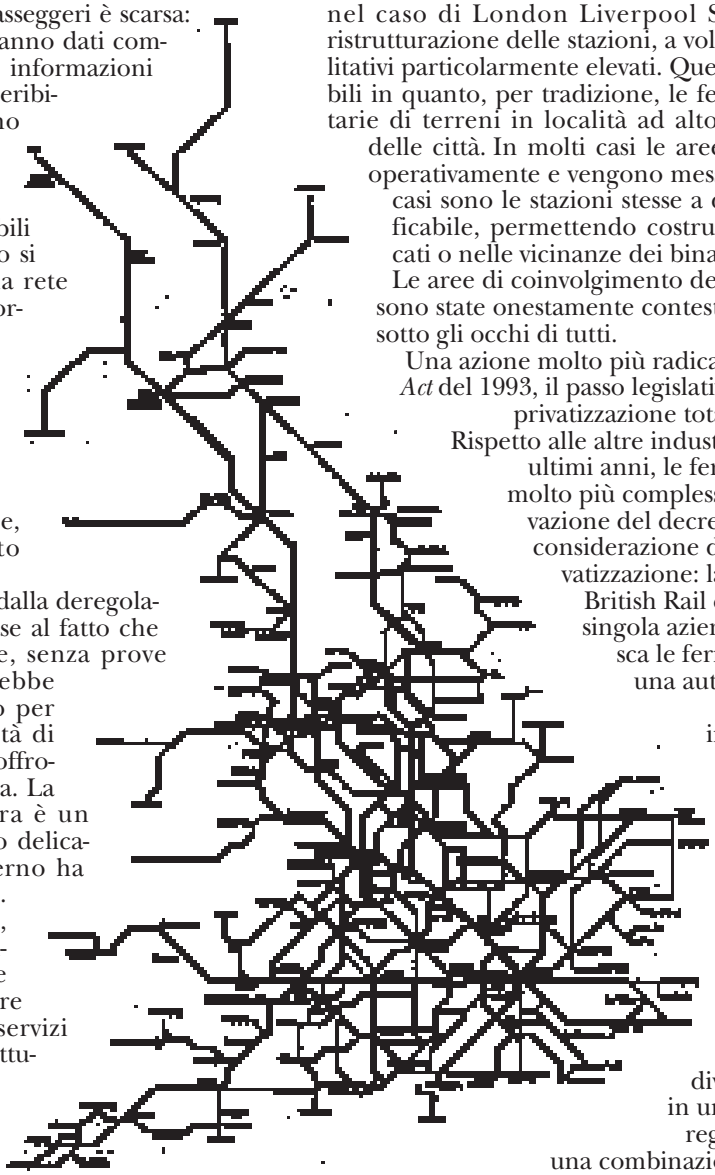
▸ Due autobus della London Transport Buses, l'operatore pubblico che opera a Londra insieme ad altre compagnie private, sotto il coordinamento generale del London Transport.

denze chiara è emersa, nonostante il quadro non sia uniforme in tutto il paese:
- gli operatori sono attratti dalle tratte finanziariamente interessanti e quindi, su quelle tratte, si hanno buone frequenze e tariffe competitive; in alcune città però, l'alto numero di autobus che percorrono in concorrenza le stesse tratte ha portato all'intasamento del traffico;
- sono praticamente inesistenti le tariffe integrate, che permettano l'interscambio fra operatori e il prezzo può anche variare fra servizi diversi sulle stesse tratte;
- dal 1986 ad oggi si è visto un notevole aumento dei chilometri percorsi e, allo stesso tempo, un calo significativo dei passeggeri; quest'ultimo dato, almeno in parte è dovuto alle alterazioni sociali e demografiche; tuttavia, a Londra, dove la deregolamentazione non esiste, il calo dei passeggeri è stato molto inferiore mentre si è verificato un aumento generale nei viaggi di trasporto collettivo;
- la qualità di informazioni ai passeggeri è scarsa: molte fermate d'autobus non hanno dati comprensibili sui servizi offerti e le informazioni sulla rete sono difficilmente reperibili; inoltre, molti servizi vengono sospesi con pochissimo preavviso, soprattutto nei primi anni;
- nelle zone in cui sono disponibili altri modi di trasporto collettivo si è visto un ri-orientamento della rete di autobus, per entrare in concorrenza con le altre modalità; a Newcastle, ad esempio, i servizi di autobus non agiscono più in integrazione con la metropolitana, ma anzi sono in competizione, offrendo servizi fino al centro città, facendo calare i passeggeri sul metrò che, oltretutto, soffre del mancato interscambio con gli autobus.

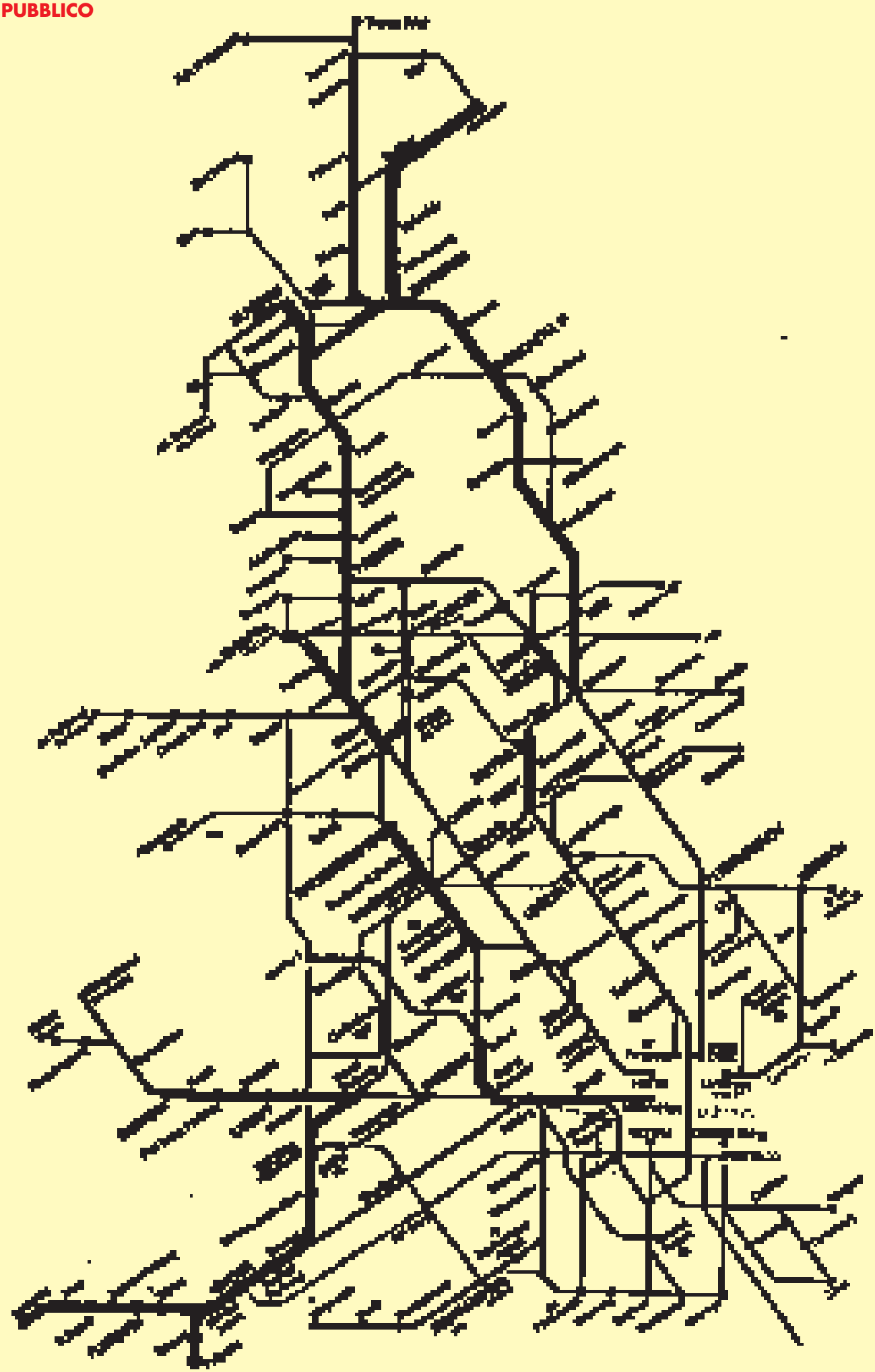
L'iniziale esclusione di Londra dalla deregolamentazione è stata decisa in base al fatto che un cambiamento così radicale, senza prove decisive del suo successo, sarebbe stato un rischio troppo grosso per una città dove tutte le modalità di trasporto, collettive e private, soffrono di gravi problemi di capienza. La deregolamentazione a Londra è un argomento politicamente molto delicato, così lo scorso anno il governo ha deciso di non procedere. Comunque, progressivamente, operatori privati sono stati invitati dal London Transport (che gestisce l'area londinese) a gare d'appalto per la fornitura di servizi specifici; in molti casi hanno battuto l'operatore pubblico, la London Buses, e molte tratte all'interno della città sono ora gestite da privati.

La stessa London Buses è stata divisa in dieci aziende, che progressivamente vengono vendute ai privati. La differenza importante con altre città britanniche è che le tratte, la struttura del servizio, i livelli e le tariffe vengono ancora pianificati e prescritti dalla London Transport, quindi da un ente pubblico di controllo.

**PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE.**
Il tentativo più controverso di privatizzazione è probabilmente quello della British Rail, l'ente pubblico che gestisce la rete ferroviaria inglese. Negli anni questo ente ha visto un notevole coinvolgimento del settore privato; servizi di mantenimento come il catering sono stati appaltati all'esterno, mentre determinate attività non essenziali (come i traghetti Sealink che operano sulla Manica) sono stati venduti.
Collegamenti con gruppi immobiliari hanno avviato una fase ambiziosa di rinnovamento parziale o, come nel caso di London Liverpool Street, la completa ristrutturazione delle stazioni, a volte con standard qualitativi particolarmente elevati. Questi "affari" sono fattibili in quanto, per tradizione, le ferrovie sono proprietarie di terreni in località ad alto prezzo, nel centro delle città. In molti casi le aree non sono più utili operativamente e vengono messe in vendita; in altri casi sono le stazioni stesse a divenire terreno edificabile, permettendo costruzioni sopra i fabbricati o nelle vicinanze dei binari.
Le aree di coinvolgimento del settore privato non sono state onestamente contestate e i benefici sono sotto gli occhi di tutti.
Una azione molto più radicale viene dal *Railways Act* del 1993, il passo legislativo che permetterà la privatizzazione totale della British Rail. Rispetto alle altre industrie privatizzate negli ultimi anni, le ferrovie sono di natura molto più complesse; prima dell'approvazione del decreto sono stati presi in considerazione diversi modelli di privatizzazione: la vendita totale della British Rail e la creazione di una singola azienda privata che gestisca le ferrovie; la creazione di una autorità pubblica per le linee, che gestisca le infrastrutture lasciando i servizi di trasporto a operatori privati indipendenti; la settorizzazione, cioé la divisione delle diverse aree commerciali dell'ente, come il settore merci o i servizi Intercity, in altrettante aziende indipendenti; la divisione delle ferrovie in un numero di aziende regionali indipendenti; una combinazione di quanto sopra.

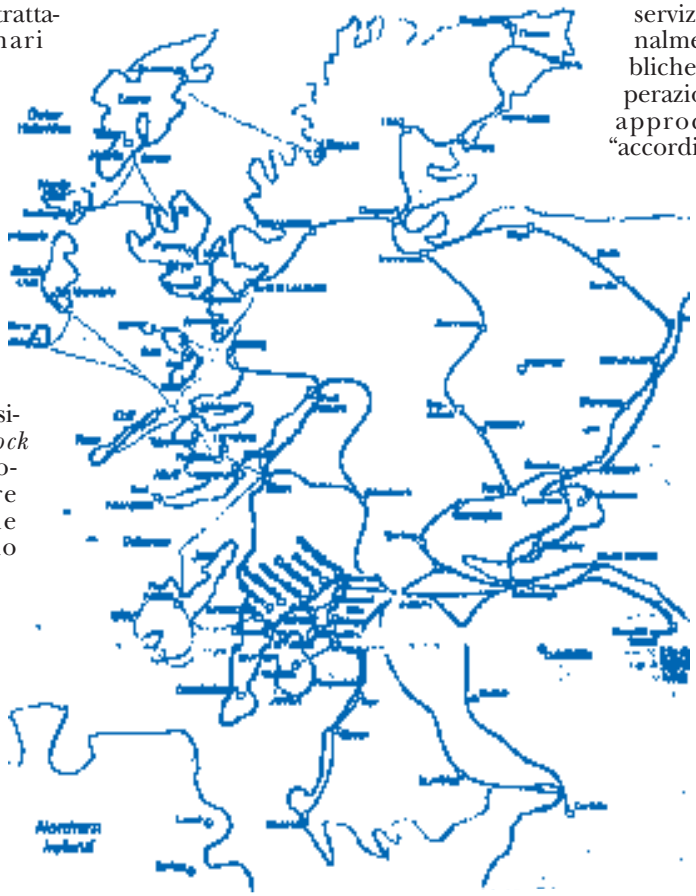


▲ **Pianta della rete servita dai pullman della National Express.**



Alla fine, la soluzione scelta era molto vicina alla seconda opzione, con un'unica autorità di gestione delle linee e operatori privati indipendenti; il processo di privatizzazione è cominciato un anno fa e ci vorranno molti anni per completarlo.
Il primo aprile 1994 è stata creata una nuova azienda - Railtrack - proprietaria e addetta alle manutenzione della maggior parte delle infrastrutture ferroviarie, compresi i binari, le segnalazioni e le stazioni; attualmente Railtrack è ancora di proprietà pubblica ma sarà poi privatizzata. Oltre alla proprietà e la manutenzione delle infrastrutture, Railtrack dovrà coordinare i servizi ferroviari, dare agli operatori l'accesso al sistema e assumersi la responsabilità della sicurezza; inoltre dovrà assicurare la stampa di un orario ferroviario nazionale unico.
Operativamente, i servizi passeggeri sono stati divisi in 25 aziende di gestione (Train Operating Companies), che coprono tutta la rete nazionale; le linee internazionali saranno vendute separatamente, al di fuori del processo di concessione dei servizi. Le 25 aziende gestiscono i servizi grazie a un accordo di "franchising occulto" con Railtrack, che permetterà la costruzione di un archivio operativo e finanziario. Queste informazioni saranno preziose nelle trattative per la cessione delle concessioni a potenziali operatori privati, ai quali verrà offerto di gestire servizi ferroviari definiti per un periodo a termine, in genere fra i cinque e i sette anni. Le trattative con i concessionari potenziali saranno sostenute da dirigenti del Trasporto Passeggeri in grado di identificare e, dove necessario, decidere sovvenzioni per servizi ferroviarie locali.
Riguardo ai treni, le 25 nuove aziende operano affittando il materiale rotabile da tre nuove aziende (pubbliche) create appositamente (*Rolling Stock Leasing Companies*), proprietarie della maggiore parte dei mezzi delle British Rail; esse operano con rimesse commerciali e quando è necessario possono acquistare nuovo materiale utilizzando, dove e quando possibile, capitali privati; in futuro anch'esse passeranno al settore privato. Altre aziende ancora sono nate dalle diverse aree commerciali delle ferrovie, per curare i servizi merci, le infrastrutture, la manutenzione di scorte rotabili ecc.; successivamente saranno tutte privatizzate.
Non è ancora possibile fare una valutazione degli effetti del passaggio ai privati delle ferrovie. Per ora, dal punto di vista del passeggero non è cambiato molto, se non il nome dell'azienda che gestisce il servizio e la comparsa di nuovi logotipi sui treni. L'unica area dove la trasformazione risulta evidente riguarda le linee ad alto profitto che servono l'aeroporto di Gatwick, a sud di Londra; qui il precedente servizio Intercity *Gatwick Express* e il *Network Southeast* (Thameslink e South Central) gestiscono servizi in concorrenza l'uno con l'altro, offrendo tariffe diverse.
Le preoccupazioni principali dei passeggeri, che trovano eco sulla stampa, sembrano essere la minaccia di chiusure o riduzioni nei livelli del servizio; potenziali aumenti significativi nelle tariffe; la sopravvivenza di biglietti integrati; la disponibilità di biglietti in qualsiasi parte del paese, anche presso le stazioni più piccole.

**NUOVI PROGETTI.**
Oltre alla vendita di infrastrutture e servizi esistenti, il Governo ha tentato di attrarre risorse private per una serie di nuovi progetti. Nel 1992 è stata lanciata l'"Iniziativa finanziaria privata" (Private Finance Initiative) con lo scopo di portare il settore privato nella fornitura di servizi ed infrastrutture tradizionalmente considerati attività pubbliche. L'iniziativa incoraggia cooperazioni privati-pubbliche con un approccio flessibile, basato su "accordi" anziché normative.
Le due esigenze principali per una cooperazione joint-venture sono: il settore privato deve accettare il rischio in modo autentico; le spese del settore pubblico devono dimostrare validità economica.
Il primo progetto di questo tipo legato al trasporto collettivo è il Lewisham Extension che porta alla metropolitana leggera dei Docklands, a Londra; quattro consorzi stanno cercando di ottenere l'appalto per finanziare, realizzare e mantenere la linea. Sia i servizi sia la scorta rotabile saranno forniti dalla Docklands Light Railway, che attualmente è di proprietà pubblica ma ne è prevista la privatizzazione. Le prime indica-



▲ **Pianta della rete della ScotRail, una delle 25 aziende che ha acquisito i servizi passeggeri delle ferrovie inglesi.**

▲ In alto, un treno della Gatwick Express, che collega Londra all'aeroporto di Gatwick.

▲ Particolare di un treno della Thameslik e, sopra, un *Intercity* delle linee della Cornovaglia.

▲ In alto, due treni delle linee regionali utilizzati dalle diverse compagnie di gestione dell'area londinese.

▲ Particolare del logo e della colorazione dei treni del Network South East.

zioni permettono di constatare la disponibilità del settore privato nel correre qualsiasi rischio collegato a costi superiori, mentre si diffida dei rischi legati alle entrate del trasporto collettivo. Considerato che le previsioni riguardanti il traffico e le entrate sono state gestite, per tradizione, dal potere pubblico, i consulenti bancari rimangono incerti nel lo stimare previsioni sulle possibile entrate. È quindi molto probabile che venga avanzata la richiesta di un forte premio per l'accettazione di questo tipo di rischio e puntare su un alto rendimento dell'iniziativa.

L'appalto più recente per un progetto di trasporto collettivo è quello per il collegamento ferroviario del Channel Tunnel, per il quale il 14 marzo 1995 sono state presentate le offerte. Dopo una lunghissima diatriba sulla necessità del collegamento e sul percorso più adatto, è stato definito il progetto che fornirà una nuova ferrovia ad alta velocità per 86 miglia, che dall'ingresso del tunnel sotto la Manica a Folkestone, attraverso il Kent, porterà alla stazione londinese di St. Pancras. Il costo previsto è di 2.7 miliardi di sterline, 31.4 milioni di sterline per miglio. Le offerte sono state avanzate da quattro consorzi: Eurotrail CTRC; London and Continental; Green Arrow; Union Link.

Come incentivo e sostegno, l'appalto prevede che al vincitore verranno affidati: l'European Passenger Services (l'azienda del ministero dei Trasporti che gestisce i collegamenti da e verso il Tunnel, con un parco di 18 treni ad alta velocità, 1.200 dipendenti e con un valore stimato 800 milioni di sterline); le stazioni di Waterloo e St. Pancras (terminali della linea del Tunnel); centinaia di acri di terreno edificabile a Kings Cross e Stratford, nel centro di Londra.

La chiave per la offerta vincente sarà la massimizzazione delle entrate, sia dai passeggeri che attraversano la Manica, sia dai pendolari che useranno le 12 tratte per ora rimaste libere per treni pendolari nazionali. Infatti, tre dei consorzi hanno ingaggiato delle linee aeree per avere consigli sulla gestione di rendimento. È prevista un'ulteriore espansione: sia una penetrazione più profonda dei servizi ferroviari del Tunnel verso altre zone dell'Europa del nord, sia una dimostrazione "a vetrina" del successo del progetto DBFO per altri appalti nel mondo. L'attesa del risultato di questo appalto è vissuta in modo zelante.

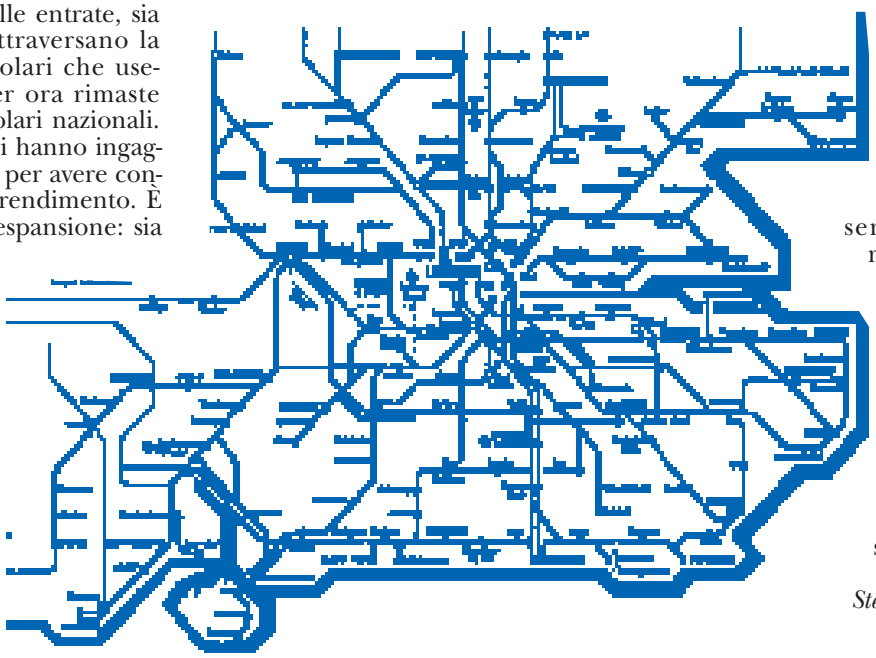
**CONCLUSIONI.**

Il Regno Unito, con il suo passato di coinvolgimento del settore privato nel trasporto collettivo, è probabilmente più attrezzato rispetto ad altri paesi per affrontare la privatizzazione di infrastrutture e servizi, un fatto visto come inevitabile in molti paesi europei. A differenza di paesi come la Francia o la Germania, in Gran Bretagna non esiste la cultura di sovvenzioni per il trasporto collettivo da parte del potere pubblico, né per la fornitura di infrastrutture, né come entrate di sostegno per gestire i servizi. Per anni, gli operatori britannici del trasporto hanno dovuto coprire con le tariffe una proporzione molto più grande dei costi di gestione rispetto alle altre aziende europee. E oggi, pur essendo tutte le aziende pubbliche gravate da una scarsità di fondi per la manutenzione essenziale e il rinnovamento o la realizzazione di nuove linee, esse intravedono una vera possibilità di raccogliere capitali dal settore privato per lo sviluppo di nuovi progetti.

Dal punto di vista del passeggero, non ha importanza se si privatizza, ma in quale modo questo avviene. Ad esempio, l'appalto per le linee degli autobus a Londra, ancora controllato dalla London Transport per quanto riguarda la pianificazione del servizio e la sistemazione dei biglietti, ha avuto poco effetto sui viaggiatori mentre, ed è l'altra faccia della medaglia, la deregolamentazione dei servizi fuori Londra ha avuto un impatto fortissimo. La privatizzazione delle ferrovie è gestita sotto l'occhio vigile del "Regulator", un ente creato dal Governo per sorvegliare la correttezza fra operatori ferroviari e proprietari delle infrastrutture, e fra operatori e passeggeri per quanto riguarda le tariffe e la qualità del servizio.

Sarà il suo successo o il suo fallimento nell'assicurare la manutenzione dei livelli di servizio, tariffe ragionevoli e la sopravvivenza dei biglietti integrati, che determinerà la percezione del pubblico circa la privatizzazione nel suo insieme.

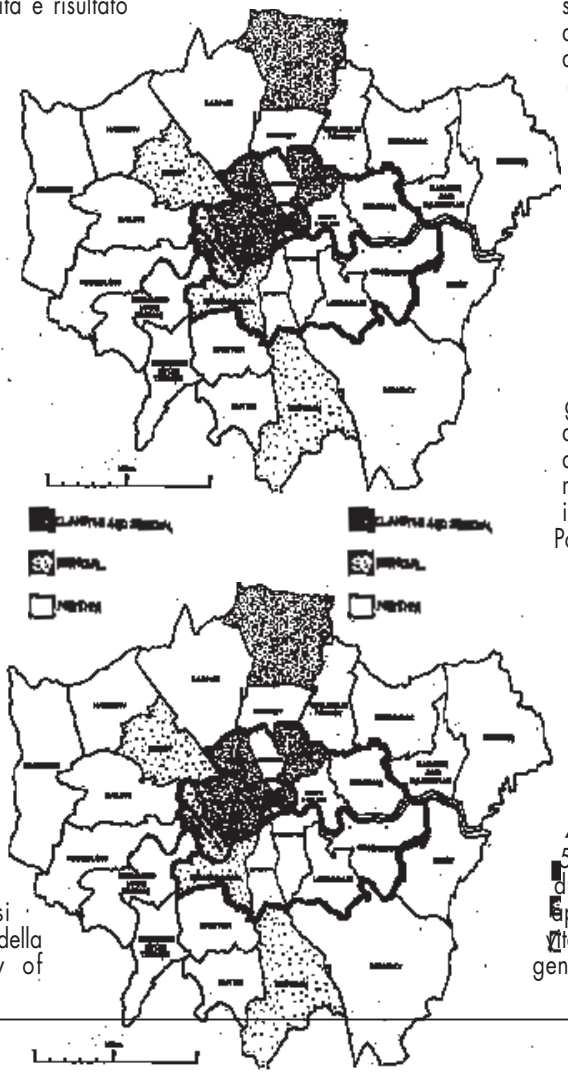
*Hermann Maier, Stephen Rutherford, TecnEcon*



▲ **Pianta della rete del Network South East, a cui fanno capo le numerose compagnie che operano nella regione londinese.**

## CONTROLLO E REGOLAZIONE DELLA SOSTA A LONDRA

A Londra dal luglio del 1994 è divenuto operativo il "Road Traffic Act" approvato nel 1991. Lo scopo principale di tale documento è quello di dotare le 33 municipalità che costituiscono l'area metropolitana londinese di nuovi strumenti e poteri nell'ambito della gestione e controllo della sosta, col più ampio obiettivo di migliorare le condizioni del traffico, specie nelle aree più congestionate del centro.
Londra possiede a questo proposito una lunga serie di dati, studi e analisi, e ha sperimentato nei decenni passati varie politiche aventi queste finalità; ma, nonostante ciò la velocità dei veicoli nelle strade della capitale si è mantenuta stabile, e il "traffic jam" rimane l'incubo quotidiano di pedoni e automobilisti. La novità principale è stata il trasferimento delle responsabilità relative al controllo della legalità della sosta dalla Polizia Metropolitana e i "traffic wardens" alle autorità locali che gestiscono la questione direttamente o affidandola a ditte private. L'avere portato la regolamentazione ed il controllo della sosta sotto un'unica autorità è risultato importante al fine di attuare delle decisioni che rispecchiassero realmente le problematiche locali, e per fare in modo che le politiche relative ai parcheggi diventassero parte integrante delle decisioni assunte nel settore dei trasporti. Un altro importante elemento del nuovo regolamento è che funziona secondo un sistema di autofinanziamento; le entrate devono essere utilizzate, per legge, nel settore dei parcheggi, delle strade locali e dei trasporti pubblici.
I nuovi poteri sono applicati in aree denominate "Special Parking Areas" ( SPAs), dalle quali rimangono escluse le principali vie di comunicazione ("red routes") che continuano ad essere di competenza della Polizia. Il controllo della sosta viene eseguito da "Parking Attendants": una nuova figura professionale che, una volta ultimato con successo un periodo di preparazione, riceve un certificato che le permette di operare in qualsiasi municipalità della Greater London. Il numero di persone impiegate varia notevolmente in base al livello di controllo che si vuole applicare e dalla estensione della zona da controllare. La City of Westmister, per esempio, ospita attività che rendono problematica la circolazione in molte zone essendo il più vasto centro d'affari dell'Inghilterra, la sede del Governo, della Corona ed un luogo di elevatissima attrazione turistica. La situazione è invece molto diversa nelle aree esterne dove i problemi del traffico si concentrano attorno alle stazioni della metropolitana e della ferrovia, nonchè nei pressi dei centri commerciali nelle ore di punta. Si va così dai 240 "attendants" dell'area di Westmister ai sette "attendants" presenti a Sutton, municipalità dell'area esterna.
Le contravvenzioni vengono rilevate mediante l'uso di computer portatili collegati ad un sistema centrale che viene aggiornato alla fine di ogni giornata. In base alle informazioni ricevute da questa unità di riferimento si può verificare se l'auto è già stata altre volte parcheggiata illegalmente, e quindi decidere se deve essere rimossa, immobilizzata o fatta semplicemente oggetto di contravvenzione. Questo dipende dalle scelte dell'amministrazione in base alle capacità di assumere anche decisioni impopolari, alla gravità del problema del traffico, alla convenienza economica dell'operazione nonchè a questioni logistiche, quali la localizzazione e la disponibilità del deposito per gli autoveicoli rimossi. Le operazioni di rimozione e immobilizzazione degli autoveicoli, oltre alla preparazione dei "parking attendants" possono essere affidati a ditte private.
I veicoli che ostruiscono il passaggio creando intralcio e pericolo alla circolazione, come ad esempio quando sono parcheggiati su corsie riservate ai bus, non vengono immobilizzati ma rimossi dalla Polizia. Il costo del deposito è pari a 105 sterline. Per tutelare gli automobilisti da un uso improprio di tali sistemi nessun veicolo può essere immobilizzato prima che siano trascorsi 15 minuti dall'inizio del rilevamento dell'irregolarità. La nuova contravvenzione si chiama "Penality Charge Notice"; il suo ammontare può essere di 30, 40 o 60 sterline e viene ridotta del 50 per cento se pagata le prime due settimane. Il grado si severità applicato è proporzionale alla gravità del problema del traffico che è in genere maggiore nelle aree centrali



◄ **Le sanzioni contro la sosta a Londra e, a destra, il computer portatile per contravvenzioni.**

▼ **Sotto, il piano di controllo della sosta del comune di Hammersmith and Fulham.**

rispetto a quelle esterne. La misura della contravvenzione viene decisa dall'amministrazione locale in accordo con il "Parking Committee for London" (PCfL), comitato formato da un membro per ogni municipalità.
Gli altri compiti del PCfL sono: mettere a disposizione un numero telefonico per chiarire ogni problema agli automobilisti alle prese con il nuovo sistema ed essere il punto di riferimento per le municipalità della Greater London, promuovendo un sistema di cooperazione generale tra le diverse zone di Londra. Inoltre, il PCfL fornisce un servizio a cui gli automobilisti che ritengono di essere stati ingiustamente puniti possono ricorrere. In questo caso dei giudici, indipendenti rispetto alle autorità locali, operano un rapido, semplice ed economico processo che può svolgersi per posta o tramite colloqui diretti della durata di circa 20 minuti, in cui vengono prese rapidamente le decisioni risolutive del caso. Per questo servizio non è necessario avere un avvocato e non c'è nessun costo nel caso l'appello venga respinto.

ALCUNE CONSIDERAZIONI

I nuovi poteri assunti dalle autorità locali di controllare e gestire le "Special Parking Areas" sono particolarmente importanti all'interno dell'obiettivo più generale di ridurre l'uso dell'auto. Nel 1976 la proposta contenuta nel Greater London Development Plan di creare un'area nel centro di Londra, denominata "Inner London Parking Areas", nella quale tutte le zone destinate alla sosta fossero soggette a controllo, aveva questo obiettivo, ma solo 20 anni più tardi è stato creato qualcosa di simile. Ci si è resi conto che, rispetto ad altre misure, l'organizzazione di un sistema efficiente per la gestione ed il controllo della sosta, non richiede investimenti elevati e permette di raggiungere buoni risultati in periodi relativamente brevi.
Comunque, nonostante la campagna pubblicitaria condotta dal PCfL e dalle singole autorità locali con lo scopo di evidenziare gli effetti benefici di tale politica, è difficile per gli automobilisti accettare un sistema nel quale essi diventano le principali vittime. Oltre a ciò bisogna fare i conti con delle scelte non sempre corrette delle autorità locali. In molti casi, infatti, viene garantita un'elevata quantità di parcheggi per uffici e spazi commerciali, secondo una politica che, anche in presenza di restrizioni, quali parchimetri o parcometri, è opposta ad una strategia che dovrebbe incoraggiare l'uso dei trasporti pubblici. In molti casi ci si preoccupa solamente di proteggere la vitalità delle attività commerciali e terziarie locali, senza prendere in considerazione gli effetti di più vasta portata che tali decisioni possono generare.
L'aumento delle restrizioni nel campo della sosta sono utili per raggiungere dei risultati nella soluzione dei problemi del traffico, ma tali misure dovrebbero essere applicate in modo di non avantaggiare un'area rispetto ad un'altra confinante.
Sostanzialmente il "Road Traffic Act" fornisce alle amministrazioni locali importanti poteri, ma i suoi benefici rimangono limitati se gestiti in 33 modi differenti e se non sono fortemente relazionati con le altre questioni della circolazione urbana.
L'elemento chiave da tenere presente è quello di riuscire a superare la visione settoriale a favore di una strategia d'insieme. Naturalmente, le politiche devono riflettere le caratteristiche e lo sviluppo locale: in molte aree di Londra il traffico si concentra solo in determinate zone ed in orari di punta, mentre la situazione è molto diversa nell'area centrale.
Dopo l'abolizione dell'autorità metropolitana, "Greater London Council", l'unico organismo che lavora sull'area vasta è il "London Planning Advisory Committee" (Lpac), che però ha solamente una funzione consultiva e di indirizzo, mentre l'anello forte della catena rimane quello locale. In questa situazione gli obiettivi strategici vengono spesso messi da parte per proteggere i privilegi delle comunità economicamente più forti e per favorire il settore privato. Inoltre, la mancanza di autorità metropolitana con effettivi poteri ha prodotto una molteplicità di corpi ed organismi con interessi e finalità spesso non coincidenti.
Nel documento prodotto dal Lpac viene enfatizzata l'importanza della sosta come elemento di collegamento tra le politiche dell'uso del suolo e quelle dei trasporti pubblici, nonchè l'importanza di indirizzare in un contesto strategico secondo un più stretto coordinamento tra Governo centrale, amministrazioni locali e settore privato.
In molte aree della città l'incremento del controllo della sosta ha portato ad innegabili benefici e gli automobilisti cominciano a parcheggiare legalmente con vantaggi per i residenti e per la circolazione in generale. Si ritiene comunque che le politiche a riguardo debbano spingersi ancora oltre; E' stato previsto che nei prossimi 25 anni ci sarà un incremento del 50 per cento del numero dei veicoli in circolazione. E' un dato impressionante specie se consideriamo che non ci sono politiche che tengano conto di questa tendenza e tentino di invertirla.
In questa realtà la città può certo sopravvivere, ma anche se sono stati fatti passi significativi per migliorare la situazione, non è possibile a tutt'oggi affermare che Londra abbia risolto i problemi del traffico che la affliggono.

*arlo Repele*