

New York, una tassa contro il traffico per rinnovare la vecchia metropolitana

IL PROVVEDIMENTO

NEW YORK La chiamano la "rush hour", "ora della fretta", cioè l'ora di punta, l'uscita dagli uffici. Una folla di centinaia di migliaia di persone. Tutti hanno fretta, ma tutti vanno piano: il traffico si blocca, gli autobus rallentano nonostante le corsie preferenziali, le numerose linee della metropolitana registrano continui ritardi. Per i newyorchesi, abituati a fare tutto "di fretta", è un incubo.

LA SVOLTA

Ma dopo almeno dieci anni di discussione, il sindaco e il governatore sembrano essere d'accordo su una soluzione che potrebbe far quadrare il cerchio: si vota entro questa settimana al Congresso statale il nuovo bilancio che adotta una tassa contro il traffico di Manhattan. Il telepedaggio riguarderà tutti i veicoli che vorranno circolare a sud della Sessantesima Strada, fino al quartiere di Wall Street.

Dalla tassa verranno esclusi i cittadini indigenti o malati, o coloro che entrano nell'area per recarsi a un controllo medico. I miliardi di dollari che si prevede verranno raccolti dal pedaggio veicolare saranno utilizzati per rimodernare e rendere più efficiente sia la

metropolitana che il treno dei pendolari che comunica Long Island alla città. L'idea di trovare i finanziamenti con una "congestion tax" alla maniera di Londra era stata discussa anche dal sindaco Michael Bloomberg, nel 2008. Allora tuttavia la crisi economica che si abbatté sugli Usa dissuase i politici dall'imporre nuove tasse.

IL FINE

Ma oramai l'economia marcia bene da vari anni, mentre il traffico in città peggiora esponenzialmente e la metropolitana è diventata un imbarazzo per quella che si vanta di essere la capitale finanziaria del mondo. Gli oltre mille chilometri di binari, con le loro 472 stazioni, vedono ogni giorno una media di oltre 5 milioni e 800 mila passeggeri. Si è verificato cioè un aumento di quasi mezzo milione di persone ogni giorno nell'arco degli ultimi cinque anni, mentre pochissimi sono stati i lavori di allargamento, con l'unica eccezione di un nuovo tratto di 13 chilometri sotto la Second Avenue, lavoro che ha richiesto ben 45 anni.

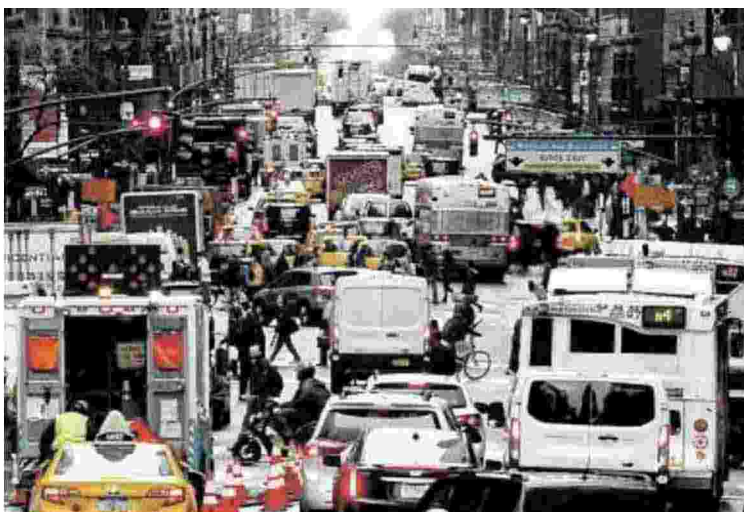
In fondo, la subway di New York paga il fatto di essere stata una delle prime al mondo, inaugurata nel 1904. Certo, ci sono stazioni che brillano di pulizia e efficienza, ma molte linee han-

no stazioni fatiscenti, e i pendolari si lamentano dei ritardi, dell'affollamento, dei cattivi odori, dello sporco, e anche dei topi che si vedono spesso vagare fra i binari. Ma i soldi per pagare grandi lavori di ammodernamento non ci sono, né c'è la volontà di aumentare ancora il biglietto, già a 2 dollari e 75 a corsa.

Il governatore Andrew Cuomo ha anzi spiegato che se i lavori dovessero essere finanziati dai viaggiatori, i biglietti dovrebbero aumentare almeno del 30 per cento. Ecco dunque che per la prima volta in vari anni il governatore si trova d'accordo con il sindaco Bill De Blasio: tutti e due pensano che il pedaggio veicolare sia il minore dei mali. Uno studio condotto dall'organizzazione antipoverità "Community Service Society" ha dimostrato che per ogni automobilista indigente che sarà danneggiato dal pedaggio, quattro passeggeri indigenti della metro godranno di un servizio più veloce ed efficiente. La proposta per di più mette d'accordo ambientalisti e imprenditori. E già altre città stanno studiando come copiare New York: simili pedaggi potrebbero essere adottati da Los Angeles, San Francisco e Seattle.

Anna Guaita

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MANHATTAN Il traffico a Madison Avenue (foto EPA)

**QUESTA SETTIMANA
 IL VOTO AL CONGRESSO
 STATALE: SI PAGERÀ
 DALLA SESSANTESIMA
 STRADA
 FINO A WALL STREET**