



«Smog, ticket più equo dell'ecopass»

L'assessore Zamboni confronta la soluzione adottata a Bologna con quella varata ieri a Milano

/ Bologna

SICUREZZA Meglio un ticket (studiato per pochi) piuttosto che una vera e propria tassa (per tutti). Ovvero, meglio il tagliando d'accesso alle Zone a traffico limitato

(Ztl) di Bologna rispetto all'ecopass scattato ieri a Milano tra le polemiche, e voluto a tutti i costi dal sindaco Letizia Moratti. La pensa così Maurizio Zamboni, assessore alla Mobilità del Comune di Bologna, che mette a confronto le «diverse filosofie» dei due capoluoghi per arginare l'inquinamento nei centri urbani.

Entrato in vigore nel giugno 2006, il ticket sotto le Due Torri sta «perfettamente rispondendo alle nostre previsioni», commenta Zamboni a proposito di «non più di 130-140 accessi giornalieri»

al centro storico attraverso il tagliando provvisorio, che ha così contribuito ad abbattere i transiti dentro le mura cittadine del 25%, cioè quasi cinque milioni di auto in meno all'anno. Peccato soltanto che il ticket per l'accesso alla Ztl sia in vendita soltanto nei cinque punti Atc e, dallo scorso settembre, anche in altrettanti ipermercati. Per l'attesa commercializzazione in tabaccherie ed edicole, infatti, «non sono stati superati i problemi di natura fiscale e si fa dura», ammette l'assessore.

Intanto da ieri Milano sperimenta l'ecopass: per transitare nel centro storico senza incappare nello «sguardo» di ben 43 telecamere poste a presidio dei varchi, bisognerà versare, tranne pochissime categorie esentate, un «tributo» che va dai 2 ai 5 euro giornalieri, calcolato sul potere inquinante delle vetture divise in cinque categorie.

«Sono due filosofie diverse - spie-

ga Zamboni - l'unico elemento comune è l'utilizzo della forma del ticket, ma al di là dello strumento tecnico vedo poche somiglianze tra noi e Milano». Quella di Bologna «è una scelta per certi versi radicalmente diversa: noi abbiamo voluto un sistema basato sulle autorizzazioni - argomenta l'assessore - poi abbiamo introdotto il ticket, ma come strumento di flessibilità per utilizzi assolutamente occasionali e sporadici». Infatti il lasciapassare per il centro costa 5 euro nella versione giornaliera e 12 euro nel pacchetto da quattro giornate consecutive, ma fino ad un tetto massimo di tre accessi mensili (quattro, se si acquista il ticket quadri-giornaliero). Invece, «a Milano il sistema è molto diverso - riflette Zamboni - il pagamento diventa l'unico strumento di selezione per gli accessi e la quantificazione del pagamento avviene sulla base di un criterio di ecocompatibilità dei mezzi che si pone

l'obiettivo di una diminuzione del 10% degli accessi».

Insomma, il sistema ideato da Moratti «evidentemente porta qualche inevitabile distorsione legata al censo, con una differenziazione tra chi può permetterselo e chi no. Da noi, invece - prosegue Zamboni - si è scelto di privilegiare la residenzialità piuttosto che il concetto puro e semplice di censo. credo che per le dimensioni della nostra città sia il sistema più adatto».

Di parere contrario - e non poteva essere altrimenti - il capogruppo di Forza Italia in Comune, Daniele Carella. «L'ecopass è una proposta molto più articolata - rileva Carella - rispetto a quella di Bologna: a Milano il prezzo va da 2 a 10 euro, da noi invece è di 5, ma soprattutto balza agli occhi che la Ztl lombarda è molto più piccola di quella bolognese ed è meglio servita dai mezzi pubblici, bus e metrò».

