



URBANISTICA, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, AMBIENTE, ENERGIA, RIFIUTI E TURISMO

CORRIERE DI BOLOGNA 09/02/12 A Milano per studiare il centro a pagamento Il Pd: "non copiamo" 2

CORRIERE DI BOLOGNA 10/02/12 I T-days? A Milano L'asse del Nord riparte dal traffico 3



Traffico Esultano i Verdi, frenano i Democratici. E il Pdl parla di «ecodittatura»: «il Comune vuole solo fare cassa»

A Milano per studiare il centro a pagamento Il Pd: «Non copiamo»

Oggi in visita il direttore della Mobilità

Singapore è stata la prima città al mondo, Londra ha fatto da apripista in Europa e Milano ha seguito l'esempio in Italia. Adesso non è escluso che anche Bologna si adegui a quella che è la misura più estrema per disincentivare la circolazione delle quattro ruote in città: il ticket di accesso al centro, a pagamento, per tutti. Residenti inclusi. Oggi il direttore del settore Mobilità del Comune, Cleto Carlini, sarà infatti nel capoluogo lombardo per studiare la nuova Area C e il modello Pisapia. E mentre i Verdi già plaudono a un'ipotetico ticket per il centro storico, il Pd di Bologna mette il freno a mano: «Andiamo a Milano per un confronto».

Il funzionamento dell'Area C milanese è molto semplice. Dall'inizio di quest'anno chi vuole entrare nella zona a traffico limitato del capoluogo lombardo deve pagare 5 euro, poco importa che il suo veicolo sia poco (o pochissimo) inquinante. Gli unici esclusi dal pagamento del ticket sono i veicoli elettrici, mentre ai residenti ven-

gono concessi solo 40 ingressi gratuiti all'anno: finiti quelli anche loro devono pagare per rientrare nella Ztl, ma soltanto due euro a transito.

La missione odierna del dirigente comunale del settore Mobilità servirà proprio a studiare il modello milane-

se, in vista di una sua possibile applicazione nella megapodalizzazione del centro che la giunta Merola sta preparando. Nulla di definito, dunque, ma le speranze dei Verdi sono già molte. «L'idea che sta alla base del provvedimento di Milano è questa: chi inquina deve pa-

gare, sempre. È giusto che tutti paghino, anche a Bologna», dice su Radio Tau il numero uno cittadino dei Verdi Filippo Bortolini, che ipotizza anche scaglioni di ticket diversi a seconda dei redditi degli automobilisti. «I ticket potrebbero essere più cari per i Suv e le auto di

grossa cilindrata, meno cari per le auto più piccole».

Il Pd bolognese, però, ferma gli entusiasmi dei Verdi sull'esportazione dell'Area C a Bologna. «Non andiamo a Milano per copiare, ma per confrontare — dice il capogruppo in Comune Sergio Lo Giudice —. Bologna ha il

modello di Sirio, che sta funzionando e va nella stessa direzione». L'obiettivo dell'amministrazione Merola, assicura il Democratico, è soltanto «fare in modo che tutti possano preferire il trasporto pubblico e quando possibile quello ciclopodale». E fare in modo che progressivamente «i mezzi più inquinanti non possano più entrare nel centro storico». La missione dell'amministrazione a Milano, però, preoccupa il Pdl che parla già di «ecodittatura». «Finalmente l'amministrazione si toglie la maschera — accusa il capogruppo Marco Lisei — ora sappiamo a cosa mirano: vogliono solamente fare cassa».

Francesco Rosano
francesco.rosano@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le alternative possibili

Gli esempi nel mondo

È stata Singapore la prima città al mondo a introdurre il pagamento per le auto che accedono al centro. Londra l'ha emulata introducendo il "congestion charging", una tassa sulla congestione del traffico in un'area di 21 km quadrati

Il modello Pisapia

Da gennaio l'amministrazione milanese ha introdotto il pagamento coatto per i mezzi che accedono all'Area C. Pagano tutti tranne la auto elettriche, inclusi i residenti, che però hanno 40 ingressi gratuiti all'anno

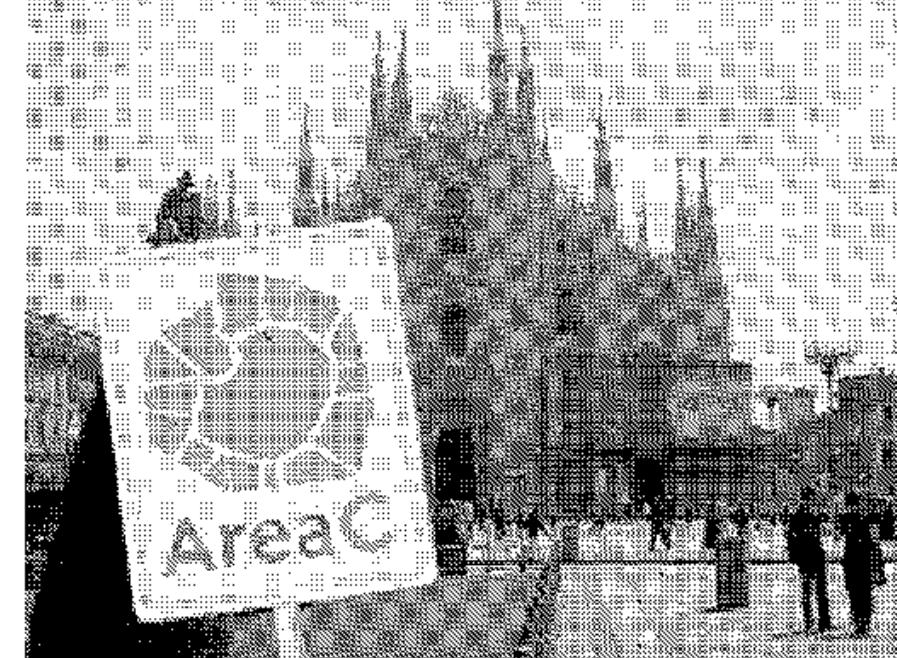
La missione bolognese

Oggi il dirigente della Mobilità del Comune sarà a Milano per studiare la soluzione della giunta Pisapia. Non è escluso che Bologna segua l'esempio del capoluogo lombardo con il nuovo piano di pedalizzazione del centro



99

Sergio Lo Giudice (Pd)
Andiamo per confrontare,
Bologna ha il modello Sirio
che sta funzionando
e va nella stessa direzione



Pagina 6





Strategia Primo vertice con Torino e Bologna tra gli assessori alla Mobilità. Ma l'Ascom avverte: «La Ztl a pedaggio è per ricchi»

I T-days? A Milano L'Asse del Nord riparte dal traffico

Colombo torna con le carte dell'Area C

Per il Comune di Bologna, lo studio di una Ztl a pagamento, come l'Area C da poco avviata a Milano, è solo all'inizio.

Il summit di ieri che ha portato l'assessore Andrea Colombo, accompagnato dal direttore del settore Mobilità Cleto Carlini, a incontrare i colleghi milanese e torinese è stato uno scambio di vedute e di «buone pratiche» in tema di trasporti ed ecosostenibilità. Il progetto di una mobilità ecologica sull'Asse del Nord avviato dai tre assessori del Pd, tutti under 35, è in una prima fase conoscitiva: un incontro tecnico per confrontarsi, tenere il passo su varie soluzioni tecnologiche in fatto di mobilità green e, si fa capire, comprendere la modalità di attuazione di provvedimenti che vadano di pari passo con quelli già esistenti.

L'assessore alla Mobilità di Milano, Pierfrancesco Maran, si è dimostrato interessato all'esperienza bolognese dei T-days, i weekend di «apertura straordinaria» a pedoni e ciclisti della «T» via Rizzoli-Ugo Bassi-Indipendenza, un'iniziativa che ben si accompagnerebbe alla pedonalizzazione del centro sotto la Madonnina; dall'altra ha illustrato a Colombo e

all'assessore torinese Claudio Lubatti il funzionamento della tanto contestata Area C, la sperimentazione che obbliga al pagamento di un ticket tutti gli automobilisti che vogliono accedere alla Cerchia dei Bastioni e alla Ztl della città lombarda (5 euro, esclusi veicoli elettrici, moto e motorini). L'incontro, non a caso, si è svolto nella stazione dei vigili urbani in via Beccaria dietro al Duomo, dove ai tre convenuti veniva mostrato il funzionamento delle telecamere che riportano lo stato dei 43 varchi della zona interdetta al traffico.

«Nelle prime tre settimane Area C ha ridotto il traffico di un terzo, senza incidere particolarmente sulla viabilità al di fuori della Cerchia dei Bastioni», ha spiegato Maran ai colleghi di Torino e Bologna. «È un dato che si assesterà nelle prossime settimane. Già da adesso però evidenzia un significativo cambiamento nelle abitudini dei milanesi che stanno utilizzando meno l'auto e più i mezzi pubblici o altri mezzi per i propri spostamenti verso il centro».

A Bologna, anche solo la missione conoscitiva sull'Area C di Colombo (in programma altri incontri tra i tre a Bologna e To-

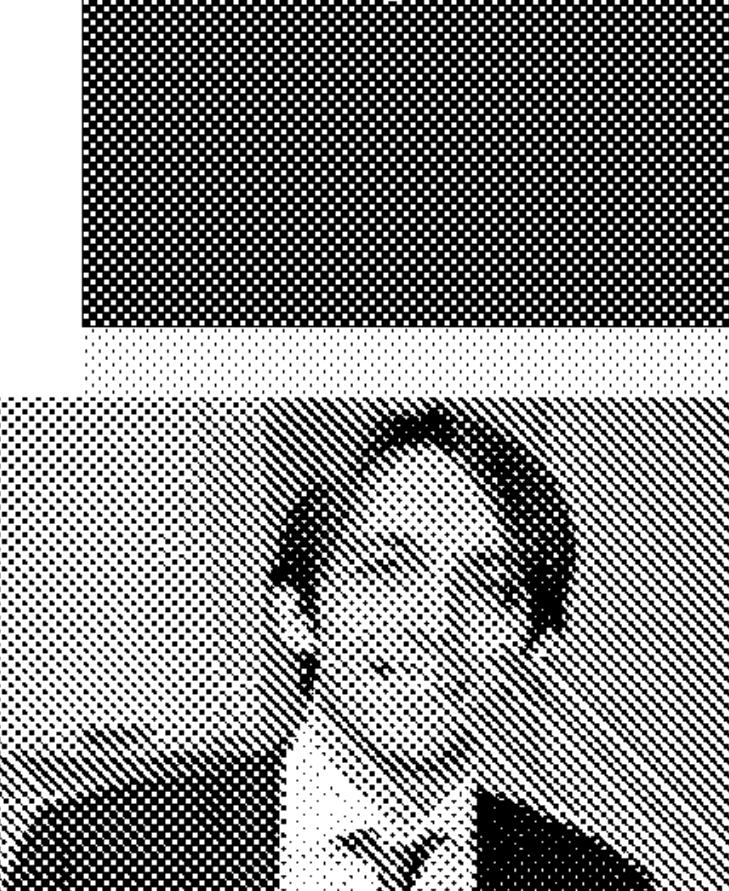
rino) ha già sollevato perplessità. Il presidente di Ascom Enrico Postacchini è categorico: «Andare in centro è un lusso, ci vai in auto, devi parcheggiare, questo costa e ci sta, però io sarei per far accedere tutti e una volta dentro far pagare solo il parcheggio. Detto questo bisogna chiarirsi, è chiaro dove la giunta voglia arrivare, non è chiaro come e noi stiamo lavorando per capire». Di una «missione improbabile del sindaco

Merola», ha parlato il numero due regionale del Pdl, Gian Paolo Bettamio, invocando una serie di studi di attualità come era successo a Milano. Ed è andato all'attacco anche il leghista Manes Bernardini: «Sarebbe l'ennesimo balzello sulle spalle dei bolognesi, se pagando si può inquinare non è una politica ambientalista, ma terroristica nei confronti di chi ha l'auto».

Andrea Rinaldi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BUONE PRATICHE



Dalle Due Torri

Il Comune di Bologna ha portato a Milano l'esperienza dei T-days, i fine settimana di «T» pedonale.

Dalla Madonnina

Il capoluogo lombardo (nella foto l'assessore Maran) ha illustrato il funzionamento dell'Area C che prevede il pagamento di un ticket di 5 euro a chi entra nella Ztl.

Dalla Mole

Da Torino, la buona pratica messa sul piatto è la neonata Consulta cittadina per la sicurezza stradale

La frase

»

L'assessore Maran
Nelle prime
tre settimane
l'Area C ha ridotto
il traffico
di un terzo



Pagina 6

