



# I commercianti:

## «Una città da spremere»

«Solo costi e divieti». Seconda auto: meno di 1 euro

**CARLINO:** ASSESSORE Zamboni, da sinistra il Cantiere di Serafino D'Onofrio, che si è astenuto sul voto, l'ha provocata: non faccia l'esattore.

**Zamboni:** «Anche a me piacerebbe che tutti noi fossimo animati da un senso civico, che tutti avessimo consapevolezza che lasciare la macchina otto ore su una strada porta via spazio ai residenti. Ma questo non accade. Faccio l'esempio del piano merci. Quando abbiamo detto: il permesso annuale per l'accesso al centro storico sarà soggetto a una tariffa, per quanto modesta — tra 25 e 80 euro, massimo cento — più di cinquemila utenti hanno deciso di rinunciare. Quando hanno bisogno di fare una consegna in centro, acquistano il ticket. Spendono meno. Quindi: una leva del piano è tariffaria. Non si tratta di fare gli esattori ma di prendere atto che i comportamenti sono fortemente influenzati dalla valutazione monetaria. Questo è uno strumento. Poi, cosa diversa è andare a vedere come calibrare le misure. Ho letto cifre sparate un po' così, ipotesi. Oggi il piano si limita a indicare la scelta, rimandando a una discussione successiva l'individuazione del punto di equilibrio. Si è molto polemizzato sulla sosta a pagamento per la seconda auto a famiglia. E' evidente che se questo principio dovesse passare, il possessore della seconda auto non pagherà per intero la sosta».

**Carlino:** Diventa 500 euro all'anno calcolando il minimo, un euro al giorno.

**Zamboni:** «Ma sarà meno. Pensiamo al piano merci. Ottanta euro all'anno ha prodotto 6500 permessi in meno, complessivamente».

**FILETTI:** «Sì, ma la seconda auto serve tutti i giorni».

**Zamboni:** «Proprio per questo dico che non sarà di quel livello l'eventuale applicazione della misura. Sarà ovviamente molto inferiore, ma molto inferiore».

**Carlino:** Eventuale vuol dire che ci ha ripensato?

**Zamboni:** «Dobbiamo discutere. Si dovrà comprendere che l'utilizzo del suolo pubblico ha un costo per tutti. In molte città italiane il permesso per i residenti, per l'accesso e la sosta, costa una certa cifra: trenta, cinquanta, cento euro, dipende. Noi abbiamo scelto di non farlo pagare. Prendiamo Reggio Emilia: c'è un solo contrassegno per appartamento, si chiedono 23 euro per l'emissione. Per la seconda auto poco più di 25 euro mensili».

**Carlino:** Fanno 300 euro l'anno. Potrebbe essere quello il modello?

**Zamboni:** «Ribadisco: il modello è quello che abbiamo cercato di dire. Proviamo a contenere, anche attraverso la leva tariffaria, il proliferare del numero di auto per famiglia. Noi vogliamo disincentivare l'uso parassitario della sosta e incentivare l'uso di mezzi diversi. Intanto con il potenziamento del trasporto pubblico. E' da vent'anni che la rete non produce un chilometro/vettura in più. Noi vogliamo garantire almeno

un milione di chilometri/vettura in più. Quanto costa? L'investimento sarà di tre milioni di euro. Ancora: il raddoppio del car sharing, le piste ciclabili. Tutto questo lo facciamo per rispondere alla domanda: come si fa a garantire due milioni di spostamenti al giorno in una città medioevale? Provate a dare una risposta diversa».

**Carlino:** A proposito di piste ciclabili, ma che senso hanno quei venticinque metri lì dalle Due Torri?

**Zamboni:** «Eppure sono molto frequentate».

**Filetti:** «Io sono uno che le tasse le paga tutte. Credevo di pagarle anche per l'uso del suolo pubblico. Oggi imparo che c'è anche un'addizionale. E poi il prolungamento della sosta a pagamento fino alle 23 nel centro storico induce molta preoccupazione. Per le connotazioni che abbiamo detto, per i problemi

della sicurezza e del degrado, questa zona ha bisogno di essere vissuta. Voi aumentate la sosta e garantite: ci sarà il potenziamento del mezzo pubblico. Ma dopo le 20 il servizio è molto scarso. Uno si chiede: perché dovrei andare a mangiare la pizza in via Goito? Vado altrove dove non pago la sosta. Questo significa un inevitabile impoverimento del centro. Dico la pizzeria per intendere anche i cinema, le trattorie, i locali notturni. Non è pensabile che ci possa essere una sostituzione con il mezzo pubblico. Se uno esce la sera, non va in autobus, tanto per essere chiari. La seconda automobile fa parte del nostro tempo, io la considero una conquista sociale. Purtroppo abbiamo visto la proliferazione di costi e divieti. Oggi siamo una città messa a reddito. E' iniziato due anni fa. Qualsiasi cosa facciamo, la paghiamo. Concludendo: le infrastrutture non si riescono a fare, i parcheggi hanno bisogno di tempo, le soluzioni alternative non ci sono ma l'addebito è immediato. E la città, nella sua vita, quanto conta?».

**ZAMBONI:** «ABBIAMO proposto di allungare la sosta a pagamento fino alle 23 in centro per evitare altre misure più pesanti, come estendere l'orario di Sirio. L'applicazione? Non è detto sia esteso a tutta l'area della Ztl. Può essere graduale, cercando di individuare le zone su cui sperimentare, valutando atti-

ività e strutture. Per la seconda auto, se alla fine valuteremo che il gioco vale la candela, che è opportuno fare questa cosa, si definirà un costo commisurato all'obiettivo. Che non è quello di fare cassa ma di dare un segnale preciso».

**Carlino:** Qualcuno sarebbe tentato di titolare: l'assessore fa marcia indietro.

**Zamboni:** «Mi ricorda la vicenda dei taxi. Io dico: voglio aumentare le licenze, massimo venti per cento.



Ma la percentuale, appunto, non è scritta sulla pietra. Questa amministrazione dopo 23 anni aumenterà le licenze dei taxi. Non so ancora dire di quanto, poco o molto. I taxisti mi devono ancora presentare la loro proposta».

**FERRARI:** «IO penso che passerà questo: avere la seconda auto in qualche modo è un peccato. La gente si troverà in una situazione un po' classista. L'idea di Zamboni è anche dissuasiva. Della serie: se non avete la necessità di comprare la seconda auto, fatene a meno. La gente reagirà così: io la compro finché mi pare. Siamo anche nella terra dei motori. Lo spazio sarà importante, ma arrivare a questo punto è un percorso che non mi piace. Non lo condivido. Si può partire da una cifra minima che poi sale, sale, sale. Faccio

notare che, per esempio, tutta questa invasione di strisce bianche e blu, per un dehor di medie dimensioni un locale prima pagava sui trecento euro al mese, oggi seicento, esattamente il doppio. Stiamo attenti perché poi diciamo: Bologna è una città cara. Ah, te lo credo. Se aumentiamo sempre tutto. Condivido quel che ha detto Filetti sulla sosta allungata alle 23. Aggiungo due cose. Ci sono assessorati, questione politica ma forse anche di personalità forte, che hanno un potere decisionale importante. E ce ne sono altri residui. Come il Commercio rispetto al Traffico. Il Commercio deve prendere quel che viene. Eppure noi non abbiamo difese, neanche all'interno

della stessa amministrazione».

**Carlino:** E' un problema di persone?

**Ferrari:** «Credo anche di cultura. Se si

decide tutto e deve sempre andare bene al commercio, che deve litigare e alzare la voce per farsi sentire, cosa che non piace neanche, evidentemente non c'è mai un contraltare quando discutono in giunta. Uno che dica: attenzione che a prendere un provvedimento di questo tipo si finisce per... L'unica differenza è stata quella volta che discutemmo di Sirio e c'era ancora la Mura. In quel caso abbiamo fatto riunioni, mi sembrava giusto».

**Carlino:** E oggi?

**Ferrari:** «Io l'assessore al Commercio non lo conosco, lo vedo pochissimo».