Divide il ticket per le città: «Una rapina». «Ci salverà»

I Comuni hanno potestà: non è una tassa ma una misura di viabilità
Dario Fo: «Prima triplichiamo i bus». Esultano gli ambientalisti

■ / Roma

«UNA RAPINA», secondo Dario Fo. Il ticket d'ingresso nei centri storici divide, piace agli ambientalisti. «Farebbe di Milano - spiega il sindaco Moratti - una città italiana all'avanguardia in Europa nella lotta allo smog e al traffico, accanto a Londra e Oslo».

Lei ha rilanciato il dibattito, che altrove ha già ricadute concrete: «Peccato che Londra - ricorda il premio Nobel Fo - prima di far entrare in vigore la tassa ha triplicato il numero dei mezzi pubblici».

GLI ALTRI Proprio Londra è l'esempio più significativo di tassa d'ingresso nei centri urbani. La «congestion charge» introdotta nella capitale britannica il 17 febbraio 2003 dal sindaco Ken Livingstone è una tariffa giornaliera di 8 sterline (11,9 euro) che consente di guidare nel centro di Londra in determinati orari. Il ricavato viene utilizzato per migliorare i trasporti pubblici. La zona in cui viene applicata la tassa copre circa 20 chilometri quadrati del centro di Londra, dove vivono 136mila persone. Un piccolo territorio se comparato ai mille e 598 chilometri quadrati e i 7,1 milioni di abitanti della città. I veicoli sono controllati da 688 telecamere che registrano tutte le targhe stabiliscono se la tariffa è stata pagata. Il sistema rimane in funzione dalle 7 alle 18.30, dal lunedì al venerdì. Si può pagare attraverso Internet, al telefono o in contanti attraverso distributori automatici e tabaccherie.

A Stoccolma il provvedimento è stato approvato e finanziato dal Parlamento svedese nel 2004. In occasione delle elezioni in programma il prossimo 17 settembre i cittadini si esprimeranno sull'opportunità di rendere permanente o meno l'esperimento. Tra le 6.30 e le 18.30 dal lunedì al venerdì gli automobilisti della capitale svedese devono pagare sia per entrare sia per uscire dalla città: da 10 a 20 corone pari a 1 e 2 euro a seconda dell'orario, con un limite di 60 corone al giorno. Esclusi i veicoli elettrici o a combustibili alternativi e quelli con targa straniera. Le entrate derivanti dalla tassa sono state stimate in 8 milioni e 157 mila euro al mese. Anche a Oslo, in Norvegia, gli automobilisti pagano, dal febbraio 1990, il ticket per percorrere le strade del centro. Il pedaggio è di circa 10-20 corone norvegesi (circa 1,3- 2,6 euro) si versa tutti i giorni.

NOI In Italia se ne discute nelle città d'arte e mete ambite del turismo. I comuni possono introdurre queste misure, che giuridicamente non sono nuove tasse ma «misure di viabilità». Nessun limite, nemmeno ai pedaggi. Le Province potrebbero fare altrettanto sulle strade di loro competenza, le Regioni possono ricorrere alle note tasse di scopo, e quindi di altra natura giuridica.

Tra i primi a rilanciare il nuovo tema il sindaco di Venezia Massimo Cacciari, che sta pensando ad un ticket per far fronte ai costi che 20 milioni di turisti l'anno fanno ricadere sui servizi della città. I più entusiasti della discussione sono gli ambientalisti: «Da tempo - ha spiegato Della Seta, presidente di Legambiente - ripetiamo che usare l'auto in città non è un diritto e che servono provvedimenti di ben altra incisività, alcuni che richiedono investimenti come le nuove metropolitane, altri a costi zero come l'incremento delle zone a traffico limitato e delle corsie preferenziali». I Verdi di Verona hanno apprezzato l'idea di introdurre una specie di tassa di soggiorno per i turisti che entrano a Verona. Tra l'altro c'è chi ha fatto già i conti: sono grossi incassi, fanno gola e il sindaco di Lipari Mariano Bruno raddoppierà l'importo. Qui la tassa già si paga e non ha fermato i turisti. Già perché alle Eolie non esiste un problema traffico, ma quello di scremare il turismo mordi e fuggi, che non porta soldi. «A noi interessa - fa Bruno - un turismo consapevole che quindi vuole e deve pagare per contribuire al mantenimento di un sistema unico al mondo, fra mare, vulcani e i 4-5 mila turisti che ogni sera aspettano i barconi per ripartire».

Piazza San Marco a Venezia gremita di turisti **Foto Ansa**

Milano

Legambiente dice sì alla Moratti La Bocconi: al Comune due milioni al giorno

Inquinamento e traffico. Milano soffre e vuole introdurre un pedaggio per chi ne varca i confini. Ma la scelta del sindaco Letizia Moratti, che ha annunciato per gennaio l'entrata in vigore della pollution charge per i non residenti che entrino nel capoluogo con l'automobile, fa discutere. In favore della proposta si è espressa Legambiente, secondo cui si tratta di una «soluzione efficace» che farebbe diventare Milano «città all'avanguardia in Europa nella lotta all'inquinamento e al traffico». Sottolinea il presidente nazionale dell'associazione ambientalista, Roberto della Seta: «Da tempo ripetiamo che usare l'auto in città non è un diritto, che i nostri centri urbani non possono più sopportare l'invasione quotidiana di milioni di automobili e che scoraggiare con decisione l'uso del mezzo privato è la sola via efficace per rilanciare davvero il trasporto pubblico».

Presa la decisione, restano però da stabilire le modalità concrete di applicazione. Le prime ipotesi parlano di un pedaggio da circa tre euro al giorno: in questo caso la spesa per una famiglia con due automobili che vive fuori città si aggirerebbe mensilmente sui 120 euro e l'entrata giornaliera nelle casse di Palazzo Marino, per le circa 700mila auto di non residenti che raggiungono quotidianamente il capoluogo, si aggirerebbe intorno ai due milioni di euro. La stima è stata fatta dall'Università Bocconi: «Si tratta di una cifra solo orientativa - precisa Lanfranco Senn, professore ordinario di economia regionale - perchè i guadagni sono estremamente variabili e dipendono soprattutto da come si decide di applicare questo tipo di imposta». Inizialmente si dovrebbe pagare il ticket attraverso cartoncini gratta e passa, mentre in un secondo momento si dovrebbero usare sistemi di lettura elettronica della targa. Il Comune di Milano, per controbilanciare l'esborso dei pendolari, sta pensando di bloccare i prezzi dei parcheggi nelle stazioni di interscambio, ma non basta a convincere i numerosi critici del pedaggio anti-smog. Innanzitutto il centrosinistra cittadino: per la capogruppo dell'Ulivo Marilena Adamo «l'inquinamento si elimina e non si paga», mentre il premio Nobel Dario Fo ricorda che «a Londra, prima che la tassa entrasse in vigore, era stato triplicato il numero dei mezzi pubblici. Senza questa premessa è una rapina a danno dei cittadini». Altrettanto perplessi i commercianti milanesi: «Non siamo d'accordo sul ticket d'ingresso per le auto, ma siamo pronti a discutere il problema. Tutto ciò porterà ad un aumento dei prezzi - puntualizza l'Unione del commercio - basta immaginare la quantità di merce che arriva ogni giorno a Milano».

Luigina Venturelli

Toscana

Firenze dice sì, ma i Comuni limitrofi? No di Siena: ha la carta con sconti ai residenti

La proposta è partita lo scorso gennaio dal sindaco Leonardo Domenici. Ma Firenze sta ancora esaminando se esistano o meno i presupposti concreti per inserire un ticket d'ingresso in città.

Un'ipotesi la cui applicazione, per conformazione del territorio del capoluogo toscano, sarebbe però tutt'altro che semplice. È anche per questo motivo che il vicesindaco e assessore alla mobilità di Palazzo Vecchio, Giuseppe Matulli, ha appunto costituito un gruppo di lavoro che da alcuni mesi sta valutando la possibilità di introdurre «l'obolo d'ingresso».

«Non siamo contrari o favorevoli a priori al ticket, stiamo valutando la sua convenienza per la città - tiene a precisare Matulli - Dobbiamo però tener presente che non si può pensare a Firenze come una realtà limitata ai confini del comune o a quelli della provincia. Il progetto non può che riguardare un'area più estesa, quella metropolitana, che comprenda anche Prato e Pistoia, province da cui ogni giorno arrivano molti pendolari. Per questo stiamo lavorando insieme alle amministrazioni locali per decidere dove mettere il confine della zona in cui scatterebbe il ticket».

Quello che conta per Matulli, inoltre, è che l'eventuale «tassa d'ingresso» venga inserita in un progetto più ampio. «Quello che noi chiamiamo "modello di mobilità integrata" - precisa - e che comprende la Ztl, la regolamentazione della sosta e l'utilizzo dei mezzi pubblici». È in questo contesto che ha lavorato la task force che il prossimo mese, dopo la pausa estiva, farà il punto della situazione e illustrerà i risultati ottenuti.

Ma se Firenze si dice possibilista, decisamente negativo è invece il parere del primo cittadino di Siena Maurizio Cenni. Lì, nella città del Palio, da anni si è scelto di procedere in maniera diversa utilizzando la cosiddetta «Siena Card» che permette a residenti e lavoratori di avere uno sconto di quasi il 50% sulle tariffe dei parcheggi pagati invece integralmente dai turisti che i turisti pagano invece integralmente. Nessuna idea in merito, invece, a Pisa dove la giunta non ha mai preso in condirazione una simile ipotesi limitandosi, come già fatto da tempo anche da altre città d'arte toscane, ad adottare da tempo il pedaggio sui bus turistici. Tra le ipotesi al vaglio della giunta, invece, c'è quella di rispolverare un progetto pensato alcuni anni fa che servirebbe ad istituire una sorta di «tassa di scopo», con una cifra minima, per ogni passeggero in arrivo all'aeroporto internazionale «Galileo Galilei».

Francesco Sangermano

Eolie

10 euro per entrare a Lipari A Taormina si paga già al parcheggio

Nelle Eolie serve per scoraggiare i turisti «mordi e fuggi». A Taormina, invece, dovrà rimpinguare le esangui casse comunali, vuote a tal punto da impedire all'amministrazione di rimuovere i rifiuti dalle strade. Il «ticket d'ingresso» è già una realtà nelle «perle del turismo» siciliano, per nulla preoccupate da eventuali defezioni dei turisti, in cerca di luoghi da frequentare gratis.

A Lipari, anzi, il sindaco Mariano Bruno ha fatto del ticket un cavallo di battaglia per tenere lontane le masse di vacanzieri «di passaggio», che ogni giorno invadono le isole viaggiando anche in 500 su barcone partiti dalle coste della Sicilia o della Calabria: colazione al sacco, escursioni veloci di mezza giornata e ritorno al luogo di partenza a metà pomeriggio. «Non ci sono i servizi per accoglierli» dicono in comune, dove nessuno fa mistero di puntare al turismo d'elite. Per ora il biglietto di un euro non li scoraggia: così il sindaco, proprio ieri, e per nulla incurante delle polemiche già suscitate, ha annunciato che l'anno prossimo approdare alle Eolie costerà 10 euro. Decisione destinata ad alimentare nuove polemiche, come quelle sollevate nel gennaio scorso dal capo della Protezione Civile Guido Bertolaso che al sindaco di Lipari, Mariano Bruno, commissario straordinario per l'emergenza turistica nelle isole Eolie, chiese una relazione dettagliata sulla destinazione delle somme incassate con il ticket. Una cifra non indifferente: nel 2005 al comune arrivarono 400 mila euro.

«L'impiego dei soldi - rispose il sindaco - servirà a far fronte alle emergenze che si presentano ogni estate, quando l'arcipelago viene invaso da turisti provenienti da tutto il mondo». Emergenze crescenti, tanto da moltiplicare per dieci, da uno a dieci euro, il prezzo del biglietto. Intanto, per ora e fino al 30 settembre ogni passeggero che sbarca nell'arcipelago eoliano dagli aliscafi, dai traghetti o dalle imbarcazioni private paga il ticket di un euro. E non è il solo pedaggio che il turista è chiamato a versare alle Eolie. Un altro ticket di tre euro riguarda le escursioni sulla cima dell'isola di Vulcano, mentre per raggiungere il cratere di Stromboli bisogna versare un «obolo» di cinque euro, in aggiunta agli altri cinque destinati alla guide specializzate che accompagnano i visitatori. A Taormina, invece, il ticket si paga al parcheggio, prima di entrare nella perla dello Ionio. Automobilisti, autisti di bus e minibus pagano direttamente alla società che gestisce i servizi municipalizzati, che poi trasferisce le somme nelle casse comunali. Il ticket si aggiunge alle tariffe già esistenti nei parcheggi di Porta Catania Lumbi e Mazzarò. Le auto pagano un euro, dieci i minibus e quaranta i bus. Ma è gia allo studio un ritocco delle tariffe.

Marzio Tristano

Tassa sul lusso, in Sardegna scoperti decine di diportisti evasori

La Forestale: i gestori degli scali non collaborano e nessuno paga nei porti del «consorzio» presieduto dal sindaco di Forza Italia

CAGLIARI Sono alcune decine i diportisti che hanno attraccato in un porto sardo con una barca di lunghezza superiore ai 14 metri e che non hanno pagato la cosiddetta "tassa sul lusso" istituita dalla Giunta guidata da Renato Soru. Dal 9 di agosto sono scattati i controlli a tappeto del Corpo Forestale della Sardegna: l'8, infatti, in base alla delibera che introduce le nuove imposte, scadeva il termine per mettersi in regola. «La nostra - precisa all'agenzia Adnkronos il comandante della Forestale, Carlo Boni - è un'operazione deterrente. Ci limitiamo a stilare un verbale di accertamento. La verifica puntuale si farà per bene a fine stagione quando l'agenzia delle entrate regionale confronterà gli elenchi delle poste con quelli dei gestori dei porti. Così si potrà vedere con precisione chi ha pagato o meno». È l'agenzia delle entrate a fare l'ingiunzione di pagamento. Funziona un po' come con l'Ici o lo tassa di circolazione, il riscontro viene fatto a posteriori sui tabulati. «Il problema - spiega Boni - è che magari ci saranno proprietari di barche che non sono italiani, e magari neppure europei ma australiani neozelandesi e così via. E raggiungere questi turisti sarà un problema». Agli evasori si aggiungono coloro che, molto spesso, su suggerimento degli stessi gestori degli scali, si fanno fare un contratto annuale piuttosto che uno per i reali giorni di permanenza, in modo da poter evitare la tanto temuta tassa (in gergo tecnico: elusione della tassa). «Sono diversi i gestori dei porti che - ammette e svela il comandante della Forestale - propongono ai loro clienti un contratto annuale, a fronte di una piccola spesa. Al posto di mille euro magari ne chiedono 1.100». E c'è anche chi il posto barca se lo è comprato. Ma, paradossalmente, stando alla perfettibile legge, l'imposta la deve pagare ugualmente. La delibera prevede - infatti - che sono esenti dal pagamento «solo coloro che hanno un contratto annuale».

Le rilevazioni del Corpo Forestale hanno messo in luce che ci sono molti più evasori nel Nord che nel Sud Sardegna, dove peraltro transitano pochissime imbarcazioni superiori ai 14 metri. Inoltre, non paga praticamente nessuno negli scali membri della "Rete dei Porti", presieduta dal sindaco di Castelsardo, Franco Cuccureddu di Forza Italia, uno dei maggiori oppositori alle nuove tasse, che, sin dall'inizio, ha invitato - a mezzo stampa - i suoi clienti a non pagare, in quanto le delibere di Soru «cozzano con la Costituzione italiana e con quella Europea». Molti degli evasori, sulla stessa lunghezza d'onda di Cuccureddu, hanno dichiarato che non pagheranno fino a che non si sarà pronunciata la Commissione Europea. Un altro problema si porrà a posteriori, quando probabilmente la legge verrà modificata e verranno introdotte le "soste tecniche" (esentasse): «Così, chi non ha pagato ora, una volta ricevuta l'ingiunzione di pagamento potrà dire di essersi fermato per aver rotto l'elica, oppure per fare carburante», lamenta il capo della Forestale. Insomma, fatta la legge trovato l'inganno. «I diportisti si lamentano: chi trova la tassa ingiusta, chi non trova l'ufficio postale o fa una lunga fila per pagarla, chi non trova interlocutori, come gli stranieri inguiati dal fatto che non tutti gli uomini della Forestale parlano le altre lingue...». I gestori degli scali poi raramente danno una mano. Anzi. Ribadendo che non sono tenuti a fare i delatori per la Regione si rifiutano di collaborare.

TRASPORTI

Chi sfreccia con i Tir in autostrada rischia il sequestro del veicolo

BASTA con l'uso dissennato dei telefonini alla guida. E stop ai mezzi pesanti che sfrecciano sulle autostrade, per i quali si può arrivare a prevedere, oltre alla sanzione per l'autista, anche il fermo del veicolo. È un programma severo quello del ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, per cercare di garantire maggiore sicurezza sulle strade. «Controlli più efficaci e più stringenti» a tutto campo per ridurre il più possibile il numero di incidenti. L'abbassamento «differenziato» del limite di velocità sulle autostrade da 130 a 120 km/h, cioè solo su alcune tratte e in alcune fasce orarie, è il fulcro del piano-sicurezza stradale. A chi va a 300 all'ora, sottolinea il Ministro, «va ritirata la patente». Il piano-sicurezza che si sta studiando è fatto anche di più rigore nel rilascio delle patenti, di un periodo di training per i neo patentati, di maggiori informazioni agli utenti e di una formazione alla cultura della prevenzione degli incidenti che deve cominciare dalle scuole elementari. Sul piano tecnico è da esaminare la possibilità di applicazione in particolare ai camion di autolimitatori della velocità (che impediscano di andare oltre una certa soglia impostata da chi guida) mentre su quello telematico-elettronico c'è l'ipotesi di una card intestata al conducente che, inserita in auto, ne registra i comportamenti.