

**GLI SCENARI** ▼

## Le cinque proposte al vaglio dell'Amministrazione

### Scenario 0

"Ecopass libera tutti", è l'urlo che echeggia immaginando il primo scenario proposto, il numero zero. E infatti, se nessuno paga, zero introiti e 24-26mila veicoli in più in accesso all'area Ztl dei bastioni fra le 7:30 e le 19:30, un aumento del traffico del 18%-19%. Non è finita, con le auto e i mezzi inquinanti in circolazione selvaggia ovunque aumenterebbero anche le particelle di sostanze inquinanti presenti nell'aria, e nei nostri polmoni, e il pm10 si alzerebbe in totale del 34%.

### Scenario 1

Invariata la struttura, il secondo scenario cambia le tariffe e aggiunge una classe di paganti, includendo nella "tassa" anche l'attuale classe Ecopass 2 che dovrebbe sborsare 2 euro al giorno. A scolare, quindi, ognuno paga un po' di più: la classe 3 passerebbe dagli attuali 2 euro a 5 e la classe 4 raddoppierebbe passando da 5 a 10 euro. Esclusa dalle zone Ztl la classe 5 per effetto della Low Emission Zone, libero accesso solo per veicoli ibridi ed elettrici. Con tali premesse si avrebbero 32-38mila veicoli in meno nella Ztl dei bastioni (-23/28%), un pm10 totale più basso del 17% e nelle casse del comune, potenzialmente, 31-34,8 milioni di euro (+290% rispetto al dato 2010).

### Scenario 2

Non importa in che classe ci si ritrova, ma nel possibile scenario 2 si paga: perché prevede una congestion charge "secca", con una sola tariffa di accesso per tutti i veicoli, tranne i soliti a cui è vietato l'ingresso, classe 5, e quelli che possono circolare liberamente ovunque, ibridi ed elettrici. Questo formula di tassazione indifferenziata porterebbe nella Ztl dei bastioni 31-38mila veicoli in meno, una riduzione del 23-28% del traffico quindi, e del 22% del pm10 totale. Con la tariffa a 5 euro l'introito potenziale calcolato sui dati 2010 arriverebbe a circa 31-34,8 milioni di euro all'anno, quasi triplicando rispetto al 2010. Niente rispetto alla proiezione della variante "b", 10 euro per tutti: 41,3-48,7 milioni di euro l'anno, il 430% in più circa rispetto al 2010. I 10 euro peserebbero anche sul numero dei veicoli, almeno il 47% in meno, cioè 64-74mila accessi in meno, e un pm10 totale diminuito del 30%.

### Scenario 3

Sempre di congestion charge si tratta, ma le regole si complicano con l'inserimento di due fasce orarie: dalle 7:30 alle 11:30 l'ingresso costerà 6 euro, dalle 11:30 alle 19:30 l'entrata sarà invece a metà prezzo, 3 euro. Puntando sulla riduzione del picco di traffico del mattino, se si avverasse questo scenario, gli automobilisti si accorgerebbero della diminuzione dei tempi di percorrenza ma anche i mezzi pubblici correrebbero più veloci, incoraggiandone l'uso. A livello complessivo il traffico diminuirebbe del 19-21%, 25-28mila veicoli in meno nella Ztl dei bastioni, emettendo meno pm10 (-21%). Rispetto al 2010, inserendo la differenziazione oraria della tariffe, l'introito potenziale sarebbe di 29,4-30,5 milioni all'anno, che costituisce il 255% di

quello effettivo del 2010. Al di là degli incassi, però, da notare che con una tariffa minore rispetto alla congestion charge dello scenario 2, in questo caso si otterrebbe una maggior efficacia sul traffico mattutino, senza poi considerare un possibile shift orario di alcuni spostamenti non vincolati, dal mattino ad ore più "economiche".

### Scenario 4

Nell'ultimo scenario possibile, si ragiona non per orari ma per stagioni, che non saranno più 4 come ci hanno insegnato, ma due: quella da 6 euro, dal 15 ottobre al 15 aprile, e quella a 3 euro, dal 15 aprile al 15 ottobre. La riduzione del traffico si modula sulle tariffe, quindi nel periodo estivo si prevede un -16,9%, in inverno, invece, costando più caro l'accesso, si raggiunge un -27,3%, tradotto in numero di veicoli rispettivamente 23mila e 37mila in meno in circolo. Se il pm10 totale calerebbe del 21%, l'introito sarebbe il 265% di quello del 2010, cioè di 29,5-32,1 milioni annui.

**M. A.**

