

L Ecopass è bollente, meglio congelarlo: deciderà il referendum

*Rinviato il braccio di ferro nella maggioranza
I saggi: «Un ticket meno caro ma esteso a tutti»*

■ Il comitato dei saggi incaricati otto mesi fa da sindaco e maggioranza di trovare una soluzione contro smog e traffico ieri ha messo sul tavolo il risultato. Trasformare Ecopass in un pedaggio esteso a tutte le auto - comprese Euro 5 e diesel con il filtro - ma con solo due tariffe, più basse di quelle attuali. Evitare l'ingresso (anche a pagamento) ai motori più inquinanti. Per rafforzare l'effetto il provvedimento andrebbe accompagnato al raddoppio delle aree pedonali in centro, l'aumento delle preferenze per i mezzi, la drastica riduzione della sosta in superficie. L'area in prospettiva andrebbe estesa alla circonvallazione della 90/91 ma «ad oggi non ci sono le condizioni, i mezzi sono insufficienti». I colonnelli di Pdl e Lega riuniti a casa del sindaco hanno ascoltato e poi scelto di congelare il tema fino a dopo i referendum sull'ambiente che dovrebbero tenersi il 12 giugno. Cioè,

dopo le elezioni. Per evitare di entrare ora nei dettagli (pagano tutti o solo i non residenti, quanto, quali esenzioni o abbonamenti?). «È molto importante ascoltare il parere dei cittadini» afferma il sindaco, anche se la copertura finanziaria suggerita dal quesito referendario per estendere il ticket (60 milioni) viene indicata in un pedaggio per tutti e più caro, di 5 e 10 euro. «È troppo esoso non metteremo mai cifre così alte» assicura la Moratti. I 60 milioni verrebbero prelevati casomai dai fondi in arrivo con il federalismo. E De Corato assicura che il Pdl «è contrario a quelle tariffe e all'estensione alla 90/91». Categorica la Lega, anche sullo studio dei saggi: «Li abbiamo ascoltati ma per noi chi oggi non paga non dovrà pagare neanche in futuro. Ecopass va abolito quindi no anche al referendum».

Chiara Campo a pagina 39



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

Ecopass congelato: «Deciderà il referendum»

La maggioranza evita il braccio di ferro in campagna elettorale. La Moratti: «Ascolteremo il parere dei cittadini» Si esclude l'ipotesi di tariffe fino a 10 euro, ma la Lega sale sulle barricate per abolire la tassa. Al voto il 12 giugno

Chiara Campo

Il futuro di Ecopass congelato fino a dopo le elezioni. È la exit strategy scelta dalla maggioranza per evitare il braccio di ferro in campagna elettorale. L'argomento è stato stralciato dal programma, così hanno deciso i colonnelli di Pdl e Lega riuniti ieri a casa Moratti. Hanno ascoltato il dossier messo sul tavolo dal comitato dei saggi, che indicava in un ticket per tutti ma meno caro la soluzione migliore per il dopo-Ecopass. «Conclusioni buone, organizzeremo un convegno al Teatro Dal Verme dove presenteranno le ipotesi e si confronteranno con i cittadini» anticipa il ministro Ignazio La Russa. Ma ogni decisione politica è rinviata a dopo i referendum sull'ambiente promossi dal comitato MilanoSimuove promosso da Edoardo Croci, Marco Cappato e Enrico Fedrighini. Evasottolineato che se il radicale e il verde si sono già schierati con il candidato sindaco del Pd Giuliano Pisapia,

l'ex assessore al Traffico Croci, licenziato dalla giunta nel 2008, proprio oggi tornerà al fianco del sindaco per presen-

EX ASSESSORE Croci oggi torna al fianco del sindaco, probabile un intesa per le comunali

tare «una Milano sostenibile». Il «papà» del referendum su Ecopass potrebbe ufficializzare una lista ambientalista per la Moratti, le trattative sono in corso da tempo. Sarebbe un bel colpo per il sindaco.

Con la Lega sulle barricate per abolire Ecopass e chiudere il centro, il Pdl orientato a una congestion charge ma gratis per i residenti, ha vinto il rinvio. «Sarà bene ascoltare il parere dei cittadini - ha ammesso la Moratti - la loro parola è

molto importante». Il referendum dovrebbe tenersi il 12 giugno, «l'accorpamento con quelli nazionali ci farebbe risparmiare 3 milioni ma deciderò con comitato e maggioranza perchè serve una modifica del regolamento comunale». Se il quesito indica in 60 milioni la spesa per ampliare il ticket e nell'innalzamento del pedaggio a 5 e 10 euro lo strumento per coprirlo, la Moratti prende già le distanze: «Sono esosissime, non metteremo mai tariffe così alte. Loro sono bravi a indicare delle linee ma quando si tratta di indicare coperture nei bilanci alzano tasse». L'accordo preso ieri al tavolo di maggioranza invece stabilisce che se passasse il «sì» il Comune attingerebbe ai fondi in arrivo col federalismo. E «sono escluse cifre così alte» ribadisce anche il vicesindaco Riccardo De Corato che ha presieduto il comitato di esperti, «non siamo d'accordo su quella parte del referendum». De Corato parla di «una condivisione della maggioranza sulla relazione dei saggi», ma «decideremo dopo il 12 giugno, è democratico attendere il referendum». Per il leghista Matteo Salvini invece «di Ecopass non si allarga niente, chi oggi non paga deve continuare a non pagare. Abbiamo ascoltato con rispetto i saggi, ma è una scelta "saggia" aspettare l'esito dei referendum». Premesso che il Carroccio «farà campagna per il no. Lo spunto positivo del quesito è la proposta di chiudere il centro ma propone anche l'estensione di Ecopass».

Sciolti altri nodi del programma, anchese c'è una settimana in più di tempo visto che il lancio con il premier Silvio Berlusconi in Triennale slitta dopo il 21 marzo. Per i bonus sociali dovrebbe essere introdotto il tetto dei 5 anni di residenza in città e almeno 10 in Italia, per ridurre la distribuzione agli extracomunitari. Niente consulta per gli immi-

grati: la formula generica diventa «sarà definito uno strumento di coinvolgimento e consultazione delle comunità straniere». Il segretario provinciale della Lega Igor Pezzi ha fatto cancellare anche la parola «permanente».

I saggi «Pagare meno per entrare in centro. Ma tutti»



LA STRATEGIA

Dividere le classi che pagano Ecopass in due categorie: auto e autobus

Pagano meno, ma pagano tutti. È la ricetta prescritta dal comitato dei saggi messo al lavoro (gratis) da sindaco e maggioranza lo scorso 14 marzo per definire una strategia *super partes* contro traffico e smog. E il futuro di Ecopass secondo i sei esperti nominati da Letizia Moratti (che ne ha scelti due), Provincia, Lega, Pdl e **Ulc**, sarebbe un mix tra *pollution* e *congestion charge*, un pò tassa ambientale un pò contro il traffico sul modello di Londra. Lo studio presentato ieri sul tavolo di casa Moratti ai colonnelli di Carroccio e Pdl da **Lanfranco Senni**, Gianpaolo Corda, Antonio Ballarin Denti, Fabio Casiroli, Flavio Boscacci e Andrea Airoldi esamina più alternative. Bocchia la chiusura del centro storico chiesta dalla Lega e le targhe alterne, promuove il ticket ma con una serie di correzioni. Più semplice: le classi paganti devono essere solo due. Nella prima rientrerebbero tutte le auto,

■ SELPRESS ■
www.selpress.com

comprese quelle a benzina Euro 3 e successive, le diesel Euro 5 e le Euro 4 con il filtro che oggi possono viaggiare gratis e i diesel Idv merci. Nella seconda, a tariffa più alta, i diesel Hdv merci e gli autobus turistici. Conserverebbero l'accesso gratuito solo mezzi elettrici, ibridi e gpl metano. Divieto di ingresso e di circolazione - quindi non entrarebbero neanche pagando - i veicoli pre Euro che oggi nei sei mesi in cui non è in vigore il divieto regionale, quindi tra il 15 aprile e il 15 ottobre, hanno accesso con un ticket di 10 euro, i mezzi Euro 1 (a benzina oggi pagano 2 euro, i diesel 5 euro), i diesel Euro 2 (oggi pagano 5 euro nei sei mesi), i merci Euro 2 e 3 e i merci di lunghezza superiore a 7,25 metri. I saggi non consigliano di estendere l'orario di Ecopass al momento nemmeno l'area: in prospettiva la scelta ottimale sarebbe l'allargamento alla circoscrizione della 90/91, «ma ora non ci sono le condizioni, il servizio pubblico non offre ancora un'alternativa sufficiente ai mezzi privati». Peggio ancora l'estensione ai confini. Non parlano di tariffe, Corda sottolinea però che oggi i veicoli paganti spendono in media 3,38 euro, «se si generalizza il provvedimento la cifra deve essere più bassa, ma non simbolica perché si rischia di annullare l'effetto». Un'ipotesi di 2 euro per la classe principale «potrebbe essere ragionevole, ma deve essere una valutazione della politica». Ecopass combinato a una serie di interventi: dalla creazione di una rete di aree pedonali dentro ai Bastioni che porti da 362 mila a 786 mila metri quadri a piedi senza ridurre l'accesso alle auto all'ipotesi di velocizzare da 90 a 56 minuti il «giro» della 90/91 cancellando fermate.

ChiCa

IL COMMENTO

Si discute (troppo) del ticket ma il problema è la mobilità

di Antonio Ruzzo

■ Partiamo da un dato: otto veicoli su dieci di quelli che ogni giorno entrano in centro non pagano Ecopass. Non lo pagano perché ormai la maggior parte dei milanesi ha auto nuove di zecca e quindi in regola con le normative ambientali, almeno fino al prossimo codicillo che alzerà l'asticella dei limiti e che magari tasserà tutti di nuovo. Ma tant'è. Oggi il ticket d'ingresso riguarda quindi una piccola fetta di automobilisti, gli altri circolano liberamente e le polveri sottili pure anche se, va detto, solo il 22 per cento viene prodotto dal traffico veicolare. Tutta la discussione su Ecopass, congestion charge e pareri dei saggi sembra quindi un po' esagerata. Intendiamoci, è sacrosanto capire cosa Letizia Moratti o Giuliano Pisapia intendessero fare, se verranno eletti, in tema di lotta all'inquinamento. Anzi, dev'essere una priorità vista l'aria che tira da queste parti. Ma l'impressione è che tutto il dibattito ruoti un po' troppo attorno ad un tema che di fatto è diventato più di elettorale-politico che non sostanziale e che nessuno abbia voglia e coraggio di fare scelte coraggiose e quindi poco popolari alla vigilia delle elezioni. «L'Ecopass serve soprattutto a disincentivare il traffico privato...» dice chi lo sostiene. Perfetto. Ma così com'è lo disincentiva pochissimo e basta farsi un giro in centro per rendersene conto. Si discute di tariffe, di fap, di euro 4-5, motori di nuova generazione, a metano, a gpl ed altre particolarità tecniche. Si discute intorno ad un qualcosa che però sa molto poco di reale. E la realtà è che se domani un milanese decide di lasciare l'auto in garage e prendere un tram che dalla periferia arriva in centro rischia di aspettare alla fermata anche

un quarto d'ora. La realtà è che se un milanese domattina sceglie di avventurarsi in centro in bicicletta è costretto a fare lo slalom tra le auto posteggiate sulle piste ciclabili (dove ci sono) oppure a rischiare la pelle tra una rotaia del tram e un lastrone di pavè rimasto

SCELTE L'auto? Spesso non c'è alternativa. Per i pendolari arrivare con i mezzi è un'impresa

sollevato in Corso Magenta. Ma il problema riguarda anche (soprattutto) i pendolari che in città spesso ci vengono in auto non per scelta ma per assoluta necessità. Ci sono paesini dell'hinterland serviti da autolinee in concessione che non si sa quando partono, quando passano o addirittura se passano ed esistono stazioni ferroviarie modello deserto perché non ci sono i treni. Ecco perché Ecopass da sé non è sufficiente a combattere traffico e smog. Non basta un ticket da due, tre, cinque o dieci euro a convincere chi si muove in auto a lasciarla in box. Servono le alternative.