



I crociati del ticket a Milano sono bipartisan

AMBIENTE Per evitare una max multa dall'Unione Europea la giunta Moratti ripropone il pass per il centro. E trova alleati inaspettati tra i Verdi.

di Edmondo Rho

Alla fine, probabilmente, si farà. Anche per evitare il pagamento di una multa europea da 800 milioni di euro. Ma arriverà solo nel 2008, e cambiando nome. Il ticket per entrare in auto nel centro di Milano si chiamerà ecopass e riguarderà di fatto solo i mezzi più inquinanti. «Circa metà dei veicoli in circolazione non pagherà» promette Edoardo Croci, assessore a Mobilità, trasporti e ambiente della giunta comunale guidata da Letizia Moratti. La quale ha trovato in un consigliere dell'opposizione, Enrico Fedrighini dei Verdi, il maggiore sostegno bipartisan a un ticket contestatissimo nella maggioranza di centrodestra che governa Palazzo Marino.

Il «merito» di Fedrighini è aver presentato un esposto al-

l'Unione Europea sui limiti d'inquinamento raggiunti nell'area milanese, iniziativa su cui è partita un'istruttoria da Bruxelles che può portare alla max multa per il superamento dei limiti del Pm10, cioè le polveri sottili che danneggiano gravemente i polmoni.

«L'Unione Europea rispondendo a Fedrighini chiede cosa

si è già fatto e i piani futuri per valutare la loro credibilità» spiega l'assessore, che anticipa a *Panorama* la linea con cui la giunta Moratti risponderà a Bruxelles: «Al tavolo per Milano, abbiamo ottenuto dal governo un intervento straordinario con un piano triennale da 3,5 miliardi, in particolare potenziando il trasporto pubblico, al cui interno la pollution charge (cioè il ticket, ndr) vale solo 80 milioni in due anni» dice Croci.



«Circa metà dei veicoli in circolazione non pagherà» afferma l'assessore al Traffico Edoardo Croci.

ARIA IRRESPIRABILE Sono 89 mila i veicoli che entrano ogni giorno nel centro di Milano. Sotto, il sindaco Letizia Moratti.

Dunque la parola ticket sta diventando tabù a Palazzo Marino e dintorni? Maria Stella Gelmini, coordinatrice di Forza Italia in Lombardia, misura le parole: «Il sindaco Moratti ha il pregio di aver reso bipartisan la tutela dell'ambiente. Ma crediamo occorra un'opera di informazione molto attenta perché questa scelta non sia sentita come una tassa».

Massimo Corsaro, coordinatore regionale di An, è più esplicito: «Diciamo no a una nuova tassa. Il ticket non ci ha mai entusiasmato, ma se è fatto per la salute, bisogna spendere più di quanto incasserà». E poi affonda: «La multa dell'Ue lascia il tempo che trova, sembra fatta apposta per venire in soccorso a una linea che non trova consenso a Milano».

Eppure a Londra, dove il ticket è stato avviato nel febbraio 2003, «con i proventi sono stati acquistati 400 nuovi autobus a due piani e sono stati aperti 300 km di corsie preferenziali» ricorda Fedrighini, reduce da un viaggio di studio («a mie spese» precisa) nella capitale britannica, dove dal prossimo febbraio il ticket sarà esteso all'intera area metropolitana (1.500 kmq, oltre 7 milioni di abitanti). «Saranno colpiti i veicoli maggiormente inquinanti: un camion diesel euro 2 pagherà 200 sterline al giorno» spiega il consigliere che porta l'insolito soccorso verde alla giunta Moratti.

L'assessore Croci però non si spinge a tanto: «Il nostro vero scopo è non fare entrare i vei- >

> coli inquinanti nella cerchia dei Bastioni» dice. E la delibera della giunta comunale prevede la possibilità di abbonamenti annui per i residenti all'interno della cerchia, da 50 a 125 euro (250 per le auto diesel pre euro), mentre tutti gli altri soggetti all'ecopass pagheranno 2, 5 o 10 euro al giorno (quest'ultima tariffa di fatto si applicherà solo ai veicoli commerciali).

Fedrighini mette sul banco d'accusa in particolare i veicoli commerciali «più obsoleti e inquinanti in circolazione (diesel euro 1 ed euro 2) che pur essendo solo 15 mila ogni giorno nella zona dei Bastioni, una minoranza rispetto ai circa 89 mila veicoli che accedono all'area soggetta a pedaggio, sono tuttavia responsabili della metà complessiva delle emissioni di Pm10 nell'aria».

Il vero problema è che comunque si chiamerà, ticket o ecopass, il nuovo provvedimento non è stato ancora capito da molti milanesi, né dalle centinaia di migliaia di pendolari che entrano ogni giorno a Milano. Croci ammette che «finora la comunicazione è stata un po' debole» mentre Gelmini dice: «Su questo aspetto, la scelta di Moratti ci ha lasciati

perplexi. Ma con la giusta campagna di comunicazione pensiamo che si possa spiegare bene ai cittadini di cosa si tratta».

Già, come si fa a scoprire in che classe euro è il proprio veicolo, e quindi se bisognerà o meno pagare? «Non è facilissimo, ci possono essere 100 simboli diversi nel libretto dell'auto» riconosce Croci, che però anticipa: «Su internet, il sistema darà la possibilità di sapere in che classe si è digitando il numero di targa». A metà ottobre partirà la sperimentazione nei 43 varchi elettronici sulla cerchia dei Bastioni: così si vedrà «se il sistema funziona ed è in grado di rilevare le targhe individuando se sono veicoli inquinanti o no» dice il perplesso Corsaro. Ma Croci tranquillizza: «I sistemi di riconoscimento e di pagamento li comunicheremo a breve, entro fine anno».

Che poi il meccanismo funzioni come disincentivo all'uso dell'auto per andare nel centro di Milano sarà tutto da vedere. ●



SPERIMENTAZIONE

Eduardo Croci, assessore a Mobilità, trasporti e ambiente di Milano.