

Smog Due anni di sperimentazione. «Rafforzare i divieti per limitare le auto in centro»

«Non ammazzate l'Ecopass» Ticket sospeso dall'1 al 6 gennaio

L'ex assessore Croci: la giunta sbaglia a non tassare gli Euro 4 diesel

Non ammazzate Ecopass. Non usa queste precise parole il papà di Ecopass, l'ex assessore ai Trasporti, Edoardo Croci, ma il concetto è esattamente lo stesso: «Far pagare il ticket agli Euro 4 diesel senza filtri antiparticolato è doveroso perché inquinano più di altri veicoli. Se non si rafforza l'Ecopass, lo si fa morire».

Decisione ufficiale. La giunta, alla vigilia di Natale, ha approvato le due delibere con cui si prolunga l'Ecopass per tutto il 2010 e si estende la deroga per gli Euro 4 diesel senza fap fino al 31 dicembre 2010. Salvo, a fine aprile, fare il punto della situazione e decidere se continuare con l'esenzione degli Euro 4 o meno. Altra decisione: l'Ecopass andrà in vacanza dal primo al 6 gennaio per permettere di ritardare il «cervellone» dell'Atm. Si tornerà a pagare il ticket il 7 gennaio. «Andiamo avanti con l'accordo di tutti — attacca il vicesindaco, Riccardo De Corato —. Anche della Lega».

Sul cammino di Ecopass si affacciano però due incognite. La prima: il ricorso al Tar da parte delle associazioni ambientaliste contro la deroga per gli Euro 4 diesel senza fap. Il precedente ricorso era stato bocciato, ma con un'avvertenza: la deroga non potrà essere ripetuta nel 2010. «Stiamo valutando di presentare un nuovo ricorso — attacca Anna Gerometta, rappresentante dei Genitori antismog — insieme a un'altra serie di iniziative. Gli ultimi rapporti Asl parlano, in via prudenziale, di 800-800 morti all'anno per lo smog. Perché i nostri politici non intervengono?».

Ci sono poi i dati che riguardano gli Euro 4 diesel senza fap. Sono circa 10 mila veicoli che entrano nella cerchia dei Bastioni, circa il 13

per cento del parco circolante e contribuiscono per il 21 per cento all'inquinamento causato dalle emissioni allo scarico. Dalle proiezioni dell'Agenzia per la mobilità e dell'ambiente emerge che se gli Euro 4 senza fap — inseriti nella classe 3 — dovessero pagare 5 euro per l'ingresso giornaliero ci sarebbero due effetti

importanti. Il primo: gli ingressi si ridurrebbero della metà. Il secondo: ci sarebbe una riduzione del 6 per cento del traffico e una riduzione delle emissioni dell'8 per cento. Ultimo effetto. Quello sulle casse del Comune e soprattutto sul potenziamento dei mezzi pubblici, visto che i proventi

Ecopass vanno a finire all'Atm. La quota dei «paganti» tornerebbe vicina ai livelli del 2008. Nel primo anno di Ecopass i veicoli paganti sono stati 18.770, pari al 25,3 per cento degli ingressi in centro. Facendo acquistare il ticket anche gli Euro 4 diesel senza fap si arriverebbe a 18.300 veicoli paganti, pari al 25,1 per cento. Con la differenza che essendo in classe 3, gli introiti sarebbero maggiori e si raggiungerebbe una cifra superiore ai 15 milioni di euro. Soldi che andrebbero a finire nel potenziamento dei mezzi pubblici. Proseguendo nell'esenzione, il Comune si troverebbe di fronte a due strade: o trovare da qualche altra parte i milioni necessari per i mezzi pubblici o rinunciare alle corse in più.

«Fin da quando è nato Ecopass — continua Croci — si è caratterizzato come strumento dinamico che ha svolto

una funzione molto importante sia contro l'inquinamento sia contro il traffico. Ma questi effetti richiedono di essere rafforzati allargando la platea dei veicoli paganti. È doveroso far pagare gli Euro 4 diesel senza fap perché sono molto inquinanti e ormai l'esenzione dura da due anni. Così si rischia di far morire l'Ecopass per esaurimento, mentre la pollution charge ha ancora molte potenzialità e può incidere pesantemente sullo smog». Gli studi del Comune indicano anche una data precisa della fine degli effetti di Ecopass. Se non si interviene, la morte della pollution charge è fissata per il 31 dicembre 2011.

Maurizio Giannattasio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

