

L'assessore Croci: votate per allargare il ticket

Appello sull'Ecopass "Cari milanesi non date retta ai partiti"

ALESSIA GALLIONE A PAGINA VII

Croci, appello sull'Ecopass "I milanesi chiedano di allargarlo"

ALESSIA GALLIONE

IPRIMI segnali di allarme ci sono. E sono i giorni di superamento dei livelli delle polveri sottili, tornati a salire dall'inizio dell'anno. Ma anche il dimezzamento degli effetti benefici sul traffico. Per questo l'assessore alla Mobilità e Ambiente Edoardo Croci dice: «Se non nutriremo ulteriormente la creatura Ecopass c'è il rischio di veder tornare a crescere la congestione delle strade e, a medio termine, aumentare lo smog». E lancia un appello direttamente ai cittadini che, tra febbraio e marzo, saranno chiamati a

"I partiti hanno paura, ma è un errore. Stoccolma lo ha dimostrato col referendum"

esprimere un parere sul ticket antismog. Come è successo a Stoccolma che, dopo sei mesi di "congestion tax", lanciò il proprio referendum: «A Stoccolma — spiega Croci — la gente non ha votato seguendo le indicazioni di partito. Anche a Milano, Ecopass non può essere una questione di destra o di sinistra. I cittadini devono farsi sentire la loro voce aiutando i partiti a superare i timori e la politica a ritrovare il coraggio iniziale». Quello che servirà adesso per rilanciarlo. Perché per il padre di Ecopass i milanesi, rispondendo al sondaggio, dovranno avere la possibilità di esprimersi «sull'allargamento dell'area e sull'aumento dei vei-

coli soggetti a pagamento».

Anche a Stoccolma, del resto, vincere il referendum sull'Ecopass (una vera e propria approvata dal parlamento, si paga ogni volta che si entra e si esce dal centro, da 1 fino a un massimo di 6 euro al giorno) non è stata una passeggiata. Gunnar Soderholm, il direttore generale del settore ambiente e salute che l'Ecopass svedese lo ha seguito fin dall'inizio, racconta: «Siamo partiti a gennaio del 2006, dopo tre anni di studi, veti incrociati dei partiti, polemiche. (Croci annuisce: «Come da noi»). Sei mesi di provvedimento, con il 60% dell'opinione pubblica inizialmente contraria. Poi un vero referendum, il giorno delle elezioni comunali e nazionali: il 51,3% ha detto sì e dall'agosto 2007, "tassa verde" è diventata permanente.

«Le percentuali si sono ribaltate grazie ai risultati positivi che hanno ottenuto», commenta Croci: «15% di traffico in meno in centro, più passeggeri sui mezzi pubblici, strade più libere, incasso annuo dagli 80 ai 100 milioni. Insomma, alti benefici sociali per un basso costo individuale. E questo dovrebbe tranquillizzare i nostri partiti: quelli svedesi a Stoccolma non hanno perso consenso. Anche nel nostro caso sarà necessario informare la gente: in questo momento la politica non è in grado di esprimere il coraggio necessario per continuare a nutrire e potenziare Ecopass. Quel coraggio che Letizia Moratti ha avuto introducendolo». Ma nelle sue parole è chiaro anche l'allarme: se non verrà potenziato, Ecopass potrebbe perdere sempre

più efficacia. I 13 giorni di superamento su 14 da gennaio a oggi sono lì a dirlo.

I numeri

-20 %

Nelle prime settimane di introduzione dell'Ecopass, nel gennaio 2008, il traffico si era ridotto di un quinto rispetto alla situazione dei mesi precedenti al provvedimento

-10 %

La riduzione del traffico dovuta all'Ecopass è praticamente dimezzata a un anno dall'avvio del provvedimento. Per Croci, segno che va allargato ad altre categorie di auto

-13 %

In media, nell'anno la riduzione di traffico causata da è stata di 13 punti. E sono aumentate in percentuale le auto circolanti non tassate, diesel Euro4 senza filtro comprese

