

Congestion charge Nessuna deroga per le vetture a gpl e a metano. «L'obiettivo è quello di far pagare il 92% dei veicoli»

Comune: Ecopass esteso alle auto pulite

Tra le ipotesi il ticket anche al sabato e l'ingresso in centro a 10 euro per tutti

La presentazione del futuro dell'Ecopass alla città è finita da qualche minuto, l'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, si ferma a spiegare, e riflette: «Certo, il sabato ci sono carichi di inquinamento non trascurabili, e quindi non mi sento di escludere l'ipotesi di estendere Ecopass anche al sabato. È una delle possibilità sul tavolo». Dal 2008, anno di introduzione del ticket anti-smog, nessuno aveva pensato di estendere da 5 a 6 giorni la tassa anti-smog. Passano pochi minuti. La prima reazione è tra l'esterrefatto e il deluso: «Nel calcio, una cosa del genere si definisce fallo di confusione — attacca Simonpaolo Buongiardino, della Confcommercio Milano, presidente di Assomobilità — per una città come Milano, che vive di commercio, è un'ipotesi drammatica. Mi auguro che sia un lapsus a cui si rimedierà presto».

Talmente radicali sono le ipotesi studiate dal Comune, da non prevedere l'esenzione neppure per le auto a metano

e Gpl. Altra proposta, a questo punto assai concreta, è quella di portare il divieto totale di ingresso alle auto diesel fino ai motori Euro 3. Si tratta di macchine relativamente giovani, immatricolate fino al 2006. Lo stesso Maran spiega: «Dall'Ecopass non si torna indietro. I nostri obiettivi sono ridurre il traffico e migliorare la qualità dell'aria, non fare cassa, non ci interessa. Siamo consapevoli delle difficoltà che i cittadini stanno affrontando in questo periodo». Le risposte dell'opposizione sono però velenose: «Pisapia dà ai milanesi la mazzata finale aumentando tutto il possibile, da Atm a Ecopass, dall'Irpef ai parcheggi». E Carlo Masseroli, Pdl: «Si conferma anche su Ecopass la scelta politica di questa giunta. Tassar tutto per rimpinguare il bilancio. Tabacci ha commissariato Maran».

Le ipotesi presentate dal Comune sono cinque. La prima è quella di inasprire l'Ecopass, conservando però il principio del «più si inquina e più si pa-

ga». Nella nuova elaborazione, però, a pagare sarebbero tutti: da 2 a 10 euro, a seconda di quanto sono vecchie le auto. C'è un dato chiave, comune a tutti gli scenari e simbolico del balzo in avanti (che qualcuno definisce «deriva») dei progetti Pisapia: oggi, con l'Ecopass morattiano, pagano un ticket solo il 14 per cento delle auto che entrano nei Bastioni. Con le nuove regole, a pagare sarà comunque più del 90 per cento dei veicoli, su un totale (dati di giugno) di circa 100 mila auto e 14 mila furgoni.

Gli altri «scenari» prevedono il passaggio alla *congestion charge*, con un pagamento fisso per tutti, indipendentemente dalle classi Euro dei motori. La possibilità più semplice, e che al momento sembra essere la più concreta, è quella di un ticket unico a 5 euro per tutti, dalle 7,30 alle 19,30, dal lunedì al venerdì. Tra le ipotesi il Comune ha inserito anche un ticket fisso a 10 euro; sembra però più un caso di studio che un progetto davvero preso

in considerazione. Le alternative alla *congestion* «secca» a 5 euro prevedono due possibili «spezzettamenti»: 1) una tariffa di 6 euro per tutti dalle 7,30 alle 11,30, che scende a 3 euro fino alle 19,30; 2) un pagamento di 6 euro dal 15 ottobre al 15 aprile, ridotto poi a 3 euro nei restanti mesi dell'anno.

Quale che sia la scelta (dopo le consultazioni con le associazioni dei cittadini e le categorie che partiranno dalla prossima settimana), Palazzo Marino stima una riduzione del traffico variabile tra il 20 e il 30 per cento in centro e un incasso tra i 30 e i 35 milioni di euro. La giunta prenderà una decisione entro il 30 ottobre e il nuovo Ecopass partirà da gennaio 2012. La delibera non dovrà passare in consiglio comunale perché si tratterà di una sperimentazione di un anno. Ma Maran rassicura: «Terremo conto dell'opinione di tutti».

**Rossella Verga
Gianni Santucci**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le nuove tariffe

Ecco le principali ipotesi di cambiamento del ticket d'ingresso in centro

Gli ingressi

128.000
Gli ingressi quotidiani in zona Ecopass

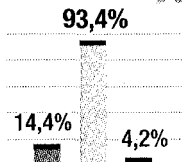
113.850
I veicoli sottoposti alla nuova tariffazione

di cui: **98.900**
Trasporto persone

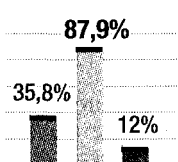
14.200
Trasporto merci

750
Altri

Trasporto persone



Trasporto merci



LEGENDA

■ Chi paga oggi
■ Chi pagherà in futuro

■ Veicoli bloccati



Gli scenari futuri**ECOPASS ESTESO A TUTTI I VEICOLI** (salvo le "zero emissioni")

Veicoli	Oggi	In futuro	Effetti
* Elettrici, ibridi	Circ. libera	Circ. libera	-23/28% Traffico
Gpl, metano, benzina Euro 3 e superiori, Diesel Euro 5 e sup.	gratis	2 €	-17% Pm10
* Benzina Euro 1 e 2	2 €	5 €	31/34,8 milioni di euro (anno)
Diesel Euro 4	5 €	10 €	
* Benzina pre-Euro, diesel pre-Euro, 1-2-3	Divieto di accesso	Divieto di accesso	

CONGESTION CHARGE

(tariffa unica 5 €)

Effetti
-23/28% Traffico
-22% Pm10
31/34,8 milioni di euro (anno)

CONGESTION CHARGE

(per fascia oraria)

Effetti
* 7.30 - 11.30 6 €
* 11.30 - 19.30 3 €
-19/21% Traffico
-21% Pm10
29,4/30,5 milioni di euro (anno)

CONGESTION CHARGE

(per stagione)

* 15 ott. - 15 apr. 6 €
* 15 apr. - 15 ott. 3 €
-16,9% Traffico (estate)
-27,3% Traffico (inverno)
-21% Pm10
29,5/32,1 milioni di euro (anno)



«Nessuna esenzione per le auto pulite». Congestion charge per oltre il 90 per cento dei veicoli

Ecopass, ticket anche al sabato

Tra le ipotesi allo studio del Comune far pagare 10 euro a tutti

La presentazione del futuro dell'Ecopass alla città è finita da qualche minuto, l'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, spiega: «Certo, il sabato ci sono carichi di inquinamento non trascurabili, e quindi non mi sento di escludere l'ipotesi di estendere Ecopass anche al sabato. È una delle possibilità sul tavolo». Dal 2008, anno di introduzione del ticket anti-smog, nessuno aveva pensato di allungarlo a 6 giorni la settimana, invece dei 5. E talmente radicali sono le ipotesi studiate dal Comune da non prevedere l'esenzione neppure per le auto a metano e Gpl. Lo stesso Maran spiega: «Il nostro obiettivo è migliorare il traffico e la qualità dell'aria, e non fare cassa, non ci interessa».

A PAGINA 3 Santucci, Verga