

Mani in tasca

momento, non ci sono.

M. COS.

## Settemila persone dovranno sborsare oltre 250 euro l'anno

■■■ Una tassa per centomila. C'è l'impiegato che dalla sua casa in periferia è costretto a pagare 5 euro al giorno pur di raggiungere il posto auto messo a disposizione dalla propria ditta in centro. C'è l'autotrasportatore che non può caricare i pacchi sulla linea 1 del metrò. C'è il negoziante che abita in Brianza e, per non perdere due ore al giorno a rincorrere i treni regionali, sale sulla propria vettura. C'è l'infermiera che esce dal posto di lavoro in piena notte e non ha mezzi pubblici a disposizione (e quindi all'andata sale in macchina).

La stangata di Pisapia - raccontano i dati di Palazzo Marino - colpirà 100 mila persone al giorno. A soffrire di più, secondo le stime dei flussi di auto riferiti all'attuale Ecopass, sono i 7mila automobilisti che entrano nella cerchia dei Bastioni da 35 a 50 volte l'anno: per loro, il salasso medio sarà superiore ai 250 euro. In particolare, sarà difficile che il 2% di automobilisti abituato a transitare sotto le telecamere per più di 50 volte l'anno possa tutto a un tratto salire su tram o metropolitane. Il conto, in questo caso, sarà superiore ai 375 euro. L'assessore Maran è fiducioso: «Convinceremo i milanesi a cambiare abitudine». Le buone intenzioni, però, si scontrano anche con la statistica: se è vero che il 74% degli automobilisti entra in centro solo 5 volte l'anno, l'ostacolo dei 25 euro non sarà insormontabile (e quindi il traffico non diminuirà). Questione di passaggi: ogni giorno feriale, sotto gli occhi elettronici dell'Ecopass morattiano, entrano ogni giorno 128 mila veicoli: oggi, grazie al principio della pollution charge, paga solo un'auto su sette (il 15%). Dal 16 gennaio, il rapporto sarà capovolto: esclusi gpl, metano e veicoli ibridi, pagheranno tutti. Nove veicoli su dieci. Gli effetti sullo smog? Irrisori, tanto che perfino il sindaco Pisapia ha parlato esclusivamente di «provvedimento anti-traffico». La scommessa che attende l'amministrazione, una volta incassati i 34 milioni della nuova imposta, riguarda l'utilizzo delle risorse. Le linee guida, in proposito, sono generiche: si parla di «sviluppo delle reti di trasporto pubblico», dei «servizi di mobilità dolce», del superamento delle «barriere architettoniche» e di una razionalizzazione del «sistema delle merci». Numeri e progetti, per il