

## A PEDAGGIO

Finora solo in autostrada, adesso chiunque voglia avvicinarsi a piazza del Duomo con una macchina inquinante dovrà pagare

Aveva cominciato Londra imponendo la regola a tutti: sotto la Madonna esonerate le vetture di più recente fabbricazione

# Milano inizia a «gustare» il centro a pagamento

## Scatta questa mattina l'ecopass, tassa per le auto che inquinano, fiore all'occhiello del sindaco Moratti

di Oreste Pivetta / Milano

**TRAGUARDI** Per fare come i grandi (Londra, Stoccolma, Oslo...), il sindaco Letizia Moratti è riuscita a imporre a Milano e alla sua maggioranza l'ecopass, altrimenti detta pollution charge. Ce ne ha messo del tempo: appena eletta l'aveva promessa ai suoi in-

cauti elettori, al traguardo arriva un anno e mezzo dopo, tra infinite polemiche, screzi dentro la sua giunta (con la cacciata di un assessore dissenziente, Carla De Albertis, transitata da An alla destra di Storace), proteste dei comuni della provincia, quelli che "stringono" d'assedio Milano, ma anche tra manifestazioni trasversali di solidarietà: Legambiente, ad esempio, ha invitato a tifare Moratti, Italia Nostra e Ciclobby si sono infilate a ruota. La signora Moratti ha venduto e soprattutto venderà (la distribuzione dei tesserini è cominciata martedì 18) i suoi ecopass come un'arma della sua straordinaria battaglia contro l'inquinamento, battaglia che si combatterà tra le mura del centro storico, otto chilometri quadrati (Milano ne misura 181) nell'indifferenza di quanto accade attorno, in un'area che senza interruzione va ben oltre i confini comunali e ospita più di tre milioni di persone. Gli ecopass dovrebbero valere a fine anno, secondo il sindaco, un tesoretto calcolato in 24 milioni di euro: la promessa era che questi soldi venissero tutti utilizzati a incentivare la cosiddetta "mobilità sostenibile", una mobilità ecologica, poco inquinante, la realtà più probabile è che solo un quinto venga impiegato per così nobili fini e che gli altri quattro quinti vengano dirottati invece a sostenere le spese correnti, trasformando l'ecopass in un banale nuovo balzello. Come funziona l'ecopass? Individuata la zona protetta (quella entro i Bastioni), si sono stabiliti 43 accessi, cioè 43 sensi unici per avviare il traffico in entrata, porte vere e proprie controllate da telecamere che registreranno chi ha l'ecopass e chi no, chi inquina e chi ha l'auto pulita. Chi viaggia su una vettura euro1 o euro2 dovrà pagare, chi invece utilizza un euro3 e un euro4 può muoversi liberamente e gratuitamente, anche su un hammer da guerra. Le tariffe per gli "inquinanti" variano dai cinque euro al giorno ai cinquanta per "ingressi multipli agevolati", con altre possibilità a seconda del tipo d'auto. L'abbonamento è riservato ai residenti. Dal lunedì al venerdì, dalle 7,30 alle 19,30. Dopo cena e nei week end scorrazzate quanto volete. Molti sindaci della provincia si sono ribellati: non a torto, perché l'interdipendenza è formidabile, capoluogo e comuni confinanti rappresentano ormai un continuum urbano, senza interruzione di inquinamento e di congestione. I sindaci avrebbero preferito discutere una soluzione collettiva. Ora minacciano ritorsioni: se si paga per entrare a Milano, si pagherà anche per venire

da noi. Giorgio Oldrini, sindaco di Sesto San Giovanni, ha inventato la domanda giusta: «E se noi facessimo pagare la tassa d'uscita da Milano?». Alla minaccia la Moratti ha sempre risposto chiamando l'inquinamento: abbiamo il diritto di difenderci da chi ci porta inquinamento. Quanto sia schifosa l'aria di Milano non è un mistero. Da anni imperversano le polveri sottili, il terribile Pm10: secondo una indagine di Legambiente nei primi due mesi del 2007, le soglie di tolleranza (sempre aggiornate all'insù: ci si abitua a tutto) sono state superate quarantanove volte (nel corso di un anno dovrebbe accadere non più di trentacinque volte). L'assessore Croci, assessore a mobilità, trasporti e ambiente, s'è presentato alla conferenza Onu di Bali rivelando che le emissioni di co2 prodotte da Milano arrivano a quasi sei milioni di tonnellate all'anno, quasi cinquemila chili per ogni milanese. Quanto l'ecopass potrà tagliare l'anidride carbonica è difficile prevedere: semplicemente monetizzata, a vantaggio delle casse pubbliche, lasciando in realtà libertà d'emissione, a pagamento o gratis (perché anche le auto meno inquinanti alla fine inquinano). L'unica previsione dice che su novantamila auto che ogni giorno superano la cinta dei Bastioni, quarantaduemila pagheranno. Quante staranno a casa? In altri paesi, dalla Norvegia all'Olanda, si sono scelte altre strade, tassando all'origine (cioè al momento dell'immatricolazione) chi consuma di più e chi produce più co2. A Londra, per la congestione charge, modello cittadino di questi tempi, in corso dal 2003, si è imposta una tassa ben più alta (oggi otto sterline, poco meno di dodici euro). È stato lasciato libero un corridoio centrale, senza consentire per il resto scappatoie: pagano tutti, anche euro4 e filtri antiparticolato, persino i veicoli a combustibile alternativo e ai suv, i *Chelsea Tractors*, il sindaco, Ken Livingstone il rosso, ha imposto la super tassa. La zona "protetta" limitata all'inizio alla City (oltre sette



Gli ecopass voluti dal sindaco obbligatori da oggi per il centro Foto Ansa

### CHE COSA SUCCEDERÀ IN EUROPA

La strategia: premiare chi consuma e sporca di meno

**A Londra** l'ecopass è entrato in vigore il 17 febbraio 2003, in un'area attorno alla City di 7,60 chilometri quadrati. Il ticket di ingresso costa 8 sterline ed è obbligatorio per qualsiasi auto. Per chi non paga la multa è di 50 sterline. Dopo l'attuazione del provvedimento si è misurato un calo di traffico del 16 per cento. In molti paesi d'Europa si tende a incentivare l'uso di auto che consumano e inquinano meno. In **Danimarca**, oltre la soglia di consumo di 16 km con un litro di carburante (benzina) e di 18 km (diesel) è prevista una riduzione

di quattromila corone (530 euro) ogni chilometro in più. In **Finlandia** dal primo gennaio la tassa di registrazione sarà basata sulle emissioni di co2. Anche in **Spagna** dal primo gennaio la tassa di registrazione sarà basata sulle emissioni di co2, con aliquote variabili dallo zero per cento (sotto 120 g/km) al 14,75 per cento (sopra i 200 g/km) del prezzo d'acquisto. In **Francia** le auto che emettono più di 200 g/km pagano una tassa extra di 2 euro per ogni grammo tra 200 e 250 g/km e di 4 per ogni grammo sopra i 250 g/km.

### Accesso libero

**Gratis benzina euro3 e diesel euro4**

Da oggi, lunedì 2 gennaio, per entrare gratuitamente all'interno del centro storico milanese, individuato dalla cerchia dei Bastioni, dalle 7,30 alle 19,30, dal lunedì ai venerdì, si dovrà disporre di autoveicoli non inquinanti (gpl, metano, elettrici, ibridi, euro3, euro4, auto e merci diesel euro4 o più recenti con filtro antiparticolato omologato, auto e merci diesel euro4 senza filtri esentati per tre mesi).

### In regola

**Tabacchi, edicole e Atm per l'acquisto**

Tutti gli altri tipi di auto dovranno pagare una tassa d'accesso che varia dal 2 euro (auto e merci benzina euro1 e euro2) ai dieci euro per le vetture più inquinanti (diesel). Sono previste varie forme di abbonamento. Dovranno pagare anche i residenti. I tagliandi dell'ecopass possono essere acquistati nelle tabaccherie, nelle edicole e negli Atm Point, cioè negli uffici aperti al pubblico dell'Azienda trasporti milanesi.

### I varchi

**Sotto l'occhio delle telecamere**

Gli accessi al centro storico saranno consentiti attraverso 43 porte vigilate dalle telecamere. Le auto che superano mediamente la cerchia dei Bastioni sono circa tra le novantamila e le centomila. Il Comune ha stimato che di queste la metà è nella condizione di pagare i ticket, con una previsione di introito annuo di 24 milioni. Di settanta euro (più undici euro per le spese di notifica) sarà la multa che dovrà pagare chi non avrà attivato l'ecopass.



**IL CASO** Un manichino incaprettato con scritte islamiche, inviato al ministro Mastella. Subito l'allarme. Ma era un'opera d'arte

## Non era una minaccia, ma una scultura. Anzi, un dono

/ Roma

Macché minacce al ministro Mastella. Quel fantoccio incaprettato e torturato è un'opera d'arte che l'autore, lo scultore Giovanni Bianchini, ha spedito al Guardasigilli, ma anche al ministro degli Esteri D'Alema, al re del Marocco e all'ambasciata del Marocco. Dice: «Un gesto artistico di solidarietà, con l'obiettivo di sollevare l'attenzione verso il caso di Britel Abu Elkassim, senza alcuna minaccia, né scopo intimidatorio». La sua scultura, però, è stata interpretata

come un messaggio minaccioso contro il ministro. Nell'indicazione del mittente c'erano la scritta in italiano «www.giustizia e libertà per Kassim.net» e un appello in arabo per la sua liberazione. La scritta araba all'ufficio postale di Roma-Bravetta ha fatto scattare l'allarme antiterrorismo. Così lunedì scorso un ampio spiegamento di forze di polizia e artigiani ha aperto il pacco e ha scoperto un fantoccio impacchettato e realizzato con del nastro per pacchi: «È il mio modo di fare arte - spiega Bianchini - l'uomo rappresentato nella scultura

è in posizione di tortura, perché anche Elkassim è stato torturato». Possibile scambiarlo per una minaccia? L'artista bergamasco sembra dubbioso: «Non so proprio cosa pensare, certo mi sembra davvero un gesto isterico». Prima dell'autodenuncia dell'artista, però, la notizia di una minaccia contro Mastella si era diffusa. Di qui la solidarietà per il Guardasigilli: da quella del presidente della Camera Bertinotti, a quella di Ezio Locatelli, deputato del Prc, che recentemente ha sollevato in Parlamento il caso di Abu Elkas-

sim. Proprio quel caso che lo scultore voleva sostenere. «Ieri ho rilasciato dichiarazioni di solidarietà a Mastella e parole durissime contro l'autore del gesto, ma oggi chiedo di appurare con chiarezza i fatti», dice Locatelli. «Ho appreso che il pacco non era intimidatorio, ma al contrario un pacco regalo inviato regolarmente e con tanto di mittente per aderire ad una campagna internazionale in difesa dei diritti umani. Se così stanno le cose mi chiedo chi ha lanciato e gestito in maniera così disinvolta e superficiale la notizia di un pacco intimi-

datorio ingenerando confusione e allarme e rischiando di danneggiare le iniziative del governo per ottenere la liberazione di Abu Elkassim Britel vittima della Extraordinary renditions». Kassim è stato arrestato nel 2002 in Pakistan come membro di Al Qaeda. Dal 2004 è in carcere in Marocco, da novembre è in sciopero della fame. Nei giorni scorsi il sindaco di Bergamo Roberto Bruni si è appellato al presidente del Consiglio Prodi e al ministro degli Esteri D'Alema per chiedere un intervento del governo.

chilometri quadrati) è stata via via estesa ad altri quartieri. Il prossimo febbraio s'aggiungerà una low emission zone, un'area immensa che arriva alle tangenziali, a costi altissimi per auto e camion che sporciano.

A Milano, come sempre, si procede a mezze misure. Colpi ad effetto, giochi di immagine. Senza una strategia. Per una strategia sarebbe necessario pianificare l'intera area metropolitana, ma questo chiederebbe strumenti e un'intesa forte con le amministrazioni locali e con la provincia. Letizia Moratti ha scritto una lettera a tutti i cittadini milanesi per spiegare l'ecopass e promettendo, con l'aria pulita, due nuove linee di metropolitana, mille corse in più al giorno di autobus e tram, chilometri di piste ciclabili, parchi e giardini, mezzo milione di piante. Non sarà colpa sua, ma in quindici anni di giunte di centro destra, le poche piste ciclabili si sono ridotte a parcheggi di roccati, di verde si sono viste solo alcune aiuole, in compenso l'unica isola pedonale è quella di via Dante (opera del sindaco leghista Formentini). Le mille corse in più di autobus e tram sono una chimera di fronte ai rallentamenti e agli ingorghi che la circolazione privata provoca. Le nuove linee della metropolitana saranno pronte tra anni.

In compenso (e qui cominciano le responsabilità della Moratti, ereditate dal precedente sindaco, compagno di partito, Gabriele Albertini) si scava persino accanto alla Basilica di Sant'Ambrogio, il più prezioso monumento romano della città (in questo caso scava il fratello dell'assessore decaduto Carla De Albertis, l'ingegner Claudio De Albertis, presidente di Assimpredil), cioè in piena zona ecopass, per costruire parcheggi sotterranei a rotazione, che hanno l'evidente potere di richiamare traffico privato.

Non è niente. La città delle Grandi Opere (i grattacieli della Fiera, quelli di Porta Garibaldi-Repubblica, quello della Regione a un passo dalla Stazione) diventerà un copiosissimo calderone di polveri sottili e di benzene e di altri veleni, complice l'arrivo di altre migliaia di macchine. Non saremo dentro la cinta dei Bastioni, ma sempre di Milano si tratta.

L'architetto Antonello Boati, docente di urbanistica al Politecnico di Milano, ha scritto un libro, che si chiude con la proposta "scandalosa" ma concreta di riaprire i navigli. Sono pronti anche i progetti: «Questo si sarebbe - dice ora - una bella prova per chi vuole ridurre l'inquinamento e migliorare la qualità della città. L'ecopass avrà un effetto irrisorio, non ridurrà il traffico, si accanisce con quelli che hanno meno soldi e macchine più vecchie, dalla periferia e dalla provincia è vista solo come un balzello odioso, come una prevaricazione». «E poi - aggiunge - lascia libere le moto di girare a piacimento. Non inquinano le moto?».

L'ecopass non sarà una buccia di banana per Letizia Moratti, che ha già le sue grane per via delle inchieste della Corte dei Conti e della Magistratura ordinaria a proposito di consulenze d'oro e molte di più con la sua divisa maggioranza.

L'ecopass parte oggi con calma, quando la città è vuota e ferma. Il primo esame lo sosterrà lunedì 7 gennaio. La lettera della Moratti ai suoi concittadini si conclude con l'appello alla partecipazione, per rendere Milano «sempre più bella e vivibile», perché «insieme sarà possibile». All'incasso passeranno gli altri, i soliti.