

Dalla Pollution Charge all'Ecopass

Come nasce una "tassa" contro l'inquinamento

Forti pressioni hanno ritardato il provvedimento che sarebbe dovuto partire all'inizio del 2007

di *Giovanni Seu*

Con un anno di ritardo parte l'Ecopass. Se n'era iniziato a parlare – a dire la verità in modo assai marginale – nella campagna elettorale della primavera 2006. La Moratti aveva inserito nel programma la riduzione della circolazione, via maestra per ridurre lo smog. Dopo la sua vittoria iniziò a circolare una strana espressione, pollution charge: in sostanza si annunciava un ticket d'ingresso per decimare le presenze di autoveicoli in città. Sostenitore di questa linea drastica è il nuovo assessore alla mobilità e ambiente Edoardo Croci. Meno mezzi in giro – è la sua equazione – equivale a minori polveri sottili. Il primo progetto è draconiano. Di fatto tutta la città diventa off limits: si pensa, infatti, di creare i varchi in cui fare pagare gli ingressi lungo la linea ferroviaria.

Inoltre le tariffe sono altissime. Scoppiano immediate le polemiche sia sul fronte dell'informazione (il quotidiano Libero scatena una durissima campagna contro il Comune) sia su quello politico. Nel centrodestra il malumore esplode: si susseguono i vertici con la Moratti e Croci, tutti partner della coalizione chiedono di ammorbidire le misure. Anche Berlusconi fa sapere di non gradire quella che, definizioni anglosassoni a parte, non è che altro che una tassa di circolazione. Le forti pressioni politiche inducono l'amministrazione ad accantonare il ticket: sarebbe dovuto partire agli inizi del 2007. Croci, però, non rinuncia ai suoi propositi. La Moratti lo spalleggia, la Cdl lo guarda con sospetto. Lui, intanto, cerca di aggiustare il tiro: la linea in cui fare pagare gli automobilisti potrebbe arretrare alla linea del bus 90-91, più interna rispetto alla prima. Ma al centrodestra non basta. Lo scontro si riaccende, ciononostante prima dell'estate si arriva ad un compromesso: l'area a pagamento è ristretta ancora alla cerchia dei Bastioni ma – su richiesta di Croci – a pagare saranno anche i residenti nel centro. E' una soluzione che non piace ad una maggioranza che deve pure sopportare l'umiliazione di non vedere transitare in consiglio la delibera: trattandosi di Ztl (zona a traffico limitato) la competenza è della giunta.

Gli ultimi fuochi si accendono a novembre. Si litiga sugli abbonamenti – che la Cdl vorrebbe ridurre al minimo – e la Moratti minaccia persino di dimettersi in caso di mancato consenso dei partiti. Alla fine si supera anche quest'ostacolo con l'ennesimo compromesso e si trova il modo di battezzare il provvedimento: si chiamerà Ecopass.

C'è ancora il tempo per registrare lo scontro in giunta con Carla De Albertis – che in polemica con il ticket rompe con il sindaco – e poi si parte. I primi tre giorni sono caratterizzati dai disservizi. Il centro informazioni del Comune e di Atm è in tilt, gli sms non danno risposta: non si riesce, insomma, neppure a sapere come si paga. Da ieri, con il ritorno dalle ferie della maggior parte dei milanesi, le cose sembrano migliorare. Se tutto andrà per il verso giusto – assicura Croci – dopo il periodo sperimentale che durerà tutto l'anno, si potrà dare impulso al piano antismog. Questi 12 mesi diranno se le speranze dell'assessore possono trovare esecuzione oppure se si dovrà rinunciare all'Ecopass. Essenziale è che la politica, in modo particolare le forze che compongono la maggioranza, esercitino il più stretto controllo. Alla luce delle odierne difficoltà, i piani iniziali di Croci appaiono poco realistici e bene hanno fatto i partiti ad opporsi.