

IL DIBATTITO

«Sacrifici necessari contro l'inquinamento»

Docenti, amministratori e ambientalisti: sbagliato abbandonare il ticket d'ingresso

I PARTECIPANTI



Edoardo Croci
assessore

È anche direttore dello Iefe-Università Bocconi, presso cui svolge attività di ricerca economica e politica ambientale da 20 anni



Lanfranco Senn
docente

Ordinario di Economia internazionale e direttore dell'Area Economia della Scuola di direzione aziendale Bocconi



Andrea Poggio
Legambiente

Già coordinatore regionale della Lombardia, di recente ne è stato nominato vicepresidente nazionale

GLI INCONTRI



migliorare la qualità dell'aria ma dei costi. Costi sociali, economici, politici. Ai cittadini chiede rinunce. Alla politica impone fermezza. Milano è, a volte, una città schizofrenica, che da una parte attacca gli amministratori «che fanno troppo poco» e dall'altra si ribella contro divieti o restrizioni all'uso dell'auto. E allora la domanda è: come creare consenso intorno a scelte forti, come ad esempio il ticket antimog, che con l'obiettivo di proteggere la salute impongono la modifica degli stili di vita?

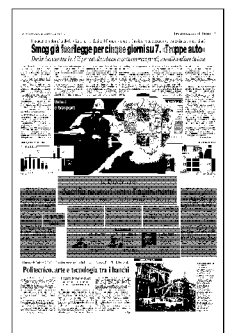
A partire da questo interrogativo si è svolto il dibattito, in collaborazione tra *Corriere della Sera* e università Bocconi, a cui hanno partecipato Edoardo Croci (assessore alla Mobilità, trasporti e ambiente del Comune e vicedirettore dello Iefe-Bocconi), Lanfranco Senn (ordinario di Economia internazionale e regionale) e Andrea Poggio (vicepresidente di Legambiente).

L'attenzione va alle città che hanno già istituito la *pollution charge*, il pedaggio per entrare in centro. Esempi europei: Londra e Stoccolma. Poggio ricorda che «entrambe queste esperienze hanno affrontato delle resistenze, in seguito cadute». Con una convinzione: «A Milano sarebbe stata una grande opportunità per smuovere e rilanciare politiche innovative». Lanfranco Senn ritiene la *pollution* «una misura assolutamente importante, anche se non l'unica, da combinare con altri provvedimenti per bilanciare costi e vantaggi». Il docente mette poi in luce un punto critico riscontrato in altri esperimenti del genere fatti in Europa: «Il rischio che il costo dei controlli, telecame-

re e vigilanza, non eroda troppo il beneficio». Un pericolo che, stando al progetto presentato dal Comune, Milano non avrebbe corso: «In un anno l'investimento sarebbe già stato ripagato», assicura Croci.

È lo stesso assessore di Palazzo Marino a difendere il provvedimento, che assicura di «non aver abbandonato»: «La *pollution* porterebbe una riduzione del traffico del 30 per cento. È uno strumento strutturale, forse l'unico, che si può attivare nel breve periodo. Ma funziona se ai cittadini si offrono servizi pubblici buoni e accessibili, una vera alternativa all'auto». Un punto sul quale si sofferma anche il professor Senn: «Il principio chiave, affinché i cittadini accettino di buon grado il provvedimento, dev'essere questo: "Se su una linea molto servita dai mezzi pubblici volete continuare ad usare l'auto e inquinare, è giusto che paghiate"».

Il tema ritorna: come creare consenso intorno a un divieto, una spesa aggiuntiva o una rinuncia? Poggio, che con Legambiente è stato uno dei più convinti so-



stenitori della tassa sull'inquinamento, indica due elementi. Primo: «Che paghino tutti, residenti e non. Ognuno faccia una quota di sacrificio individuale per un vantaggio condiviso». Secondo: «Deve essere effettivamente una tassa di scopo per migliorare il trasporto pubblico: il giorno che la *pollution* è entrata in vigore a Londra, sono usciti in strada trecento nuovi autobus».

Il contesto milanese deve poi tener conto delle dimensioni della città metropolitana. «Il traffico a Milano raddoppia a causa dei non residenti, i *city users*», ricorda Croci. «Ai pendolari bisogna però offrire un'alternativa valida di accesso — ribatte Poggio — abbandonando l'idea della dissuasione».

E se c'è un problema condiviso, quello della qualità della vita, resta un disaccordo sulle misure da adottare per abbattere lo smog. Ma per mettersi sulla giusta strada, si deve innanzitutto spazzare un'illusione: «Nessuna misura è in assoluto risolutiva — conclude Senn — e allo stesso tempo non esistono misure che non abbiano inconvenienti o ricadute. L'unica formula è quella del mix».

G. San.