

IL RAPPORTO SU ECOPASS

SE LO SMOG AUMENTA

di EDOARDO CROCI

L'ultimo rapporto comunale su ecopass rappresenta un campanello d'allarme. Le emissioni di polveri sottili generate dal traffico sono in crescita. La ragione è che il forte effetto di «ripulitura» delle auto (la circolazione dei veicoli più inquinanti si è ridotta di oltre due terzi in meno di tre anni) si è ormai esaurito, mentre il traffico è in aumento, perché sono sempre di meno i veicoli sottoposti alla tariffa. L'eliminazione delle deroghe per gli euro 4 senza filtro antiparticolato ha consentito solo una temporanea inversione di tendenza rispetto a questo processo di erosione dell'efficacia del provvedimento.

Per continuare a ridurre l'impatto ambientale del traffico il sistema di tariffazione richiede di essere ampliato a tutti i veicoli — escludendo solo quelli ad emissioni zero per favorirne la diffusione. In altre parole bisogna trasformare ecopass in una *congestion charge*, sul modello di Londra e di molte città scandinave. A questa conclusione — anche senza utilizzare la stessa terminologia — è giunta anche la commissione di esperti istituita appositamente dal Comune.

Niente di nuovo: i dati suggerivano di seguire questa direzione già un anno fa, quale logico sviluppo delle politiche avviate. Allora il cammino si interruppe per veti e timori dei partiti. Oggi il successo nella raccolta delle firme per i referendum per l'ambiente e la qualità della vita, sui quali i cittadini milanesi saranno chiamati ad esprimersi con un voto, ha ri-

proposto all'attenzione di tutti questi temi con ulteriore forza. In gioco non c'è solo il futuro di ecopass, ma una visione complessiva dello sviluppo della nostra città. Una riflessione obbligata anche dall'avvicinarsi dell'Expo 2015, che, superati i ritardi, dovrebbe rappresentare un fattore di accelerazione delle decisioni.

A questo proposito i tagli annunciati nelle risorse destinate al trasporto pubblico rischiano di compromettere i risultati acquisiti, che hanno portato ad un forte aumento dei passeggeri, riducendo i servizi. La *congestion charge* rappresenta l'elemento chiave non solo per disincentivare il traffico, ma per generare le risorse necessarie a potenziare ulteriormente il trasporto pubblico, integrandolo con un insieme di servizi innovativi di mobilità pulita ed alternativa all'auto (bike sharing, car sharing, bus di quartiere), che hanno riscontrato il gradimento dei cittadini e per garantire gli investimenti in nuove aree pedonali e verdi e piste ciclabili, a favore di una migliore fruizione e vivibilità degli spazi urbani. In questo modello le entrate provenienti dalla tariffa devono essere vincolate a tali impieghi, nella massima trasparenza pubblica.

La domanda che molti si pongono è se il sistema politico oggi sia pronto a compiere le scelte necessarie per questa trasformazione urbana sostenibile. Dalle prime reazioni ambigue alle valutazioni della commissione degli esperti è legittimo dubitare. Ma il dibattito è solo agli inizi e le elezioni vicine.

