

Croci promuove Area C: ma Pisapia ha fatto poco

Critico l'inventore di Ecopass: «Referendum inascoltati»

MILANO

Andrea Monti

Economista ambientale. Presidente del comitato promotore dei referendum milanesi dello scorso giugno. È padre di Ecopass, come assessore all'Ambiente (dal 2006 al 2009) della giunta Moratti. **Edoardo Croci** accoglie con favore l'avvento della congestion charge che sostituirà la "sua" pollution charge. Ma non concede sconti alla giunta Pisapia, che giudica, fino ad oggi ferma sui temi ambientali.

Il suo Ecopass è ormai dimenticato: cosa non ha funzionato?

A giugno 2011 il traffico era inferiore di oltre il 16% a quello che avremmo avuto senza ticket. Il pmio delle macchine era minore del 30%. Ecopass ha ridotto auto ed emissioni, ma andava rafforzato. Invece fu congelato, a causa delle controversie anche interne alla maggioranza. Uscii dalla giunta perché non si voleva proseguire nel potenziamento di una politica innovativa di mobilità sostenibile. Se non si fosse passati a far pagare la "classe 2" di veicoli o a una congestion charge, il ticket era destinato a esaurirsi.

Quali sono le differenze rispetto ad Area C?

Quando parti il mio ticket, il parco circolante potenzialmente sottoposto a tariffa era il 40%: ora siamo sopra il 90%. L'inquinamento dovrebbe calare almeno il doppio rispetto a quanto scese allora. Ecopass divideva i veicoli in 5 classi: le prime due erano esenti. In futuro era previsto che la seconda sarebbe stata a pagamento, lasciando gratis la prima, cioè i veicoli ecologici (elettrici, metano, ibridi). L'estensione del ticket non fu realizzata, e lentamente il traffico tornò ad aumentare. Area C è la naturale evoluzione di Ecopass.

La congestion charge porterà benefici economici?

Si ridurranno i costi sociali dell'inquinamento, legati alla perdita di tempo per il traffico, alle malattie connesse allo smog e agli incidenti. Le entrate del ticket finanzieranno la mobilità sostenibile. Nel primo anno Ecopass ci fece incassare 12 milioni: secondo Palazzo Marino ne arriveranno 35, ma in base ai calcoli del mio comitato potremmo superare i 40.

I mezzi pubblici andranno in tilt, almeno all'inizio?

Il rischio c'è. Quando nacque il ticket investimmo 15 milioni per rafforzare i mezzi. Pisapia ne ha spesi 9. Con Ecopass il potenziamento iniziò con 2 mesi di anticipo. Stavol-

ta si parte due giorni prima, o forse lo stesso 16 gennaio. La linea 1 del metrò, già ai limiti

della sua capacità nelle ore di punta, sarà sottoposta a stress. E potrebbero servire aggiustamenti anche per i mezzi di superficie.

Il ticket per residenti di 2 euro (dopo 40 ingressi gratis) genera proteste.

Con Ecopass avevano un abbonamento annuale: circa il 10% della tariffa normale, se si fosse usata l'auto ogni giorno. I 40 accessi liberi invitano di più a non prendere l'auto: chi comprava l'abbonamento poteva pensare "pago e poi circolo quanto voglio". Il problema è per chi abita in centro e lavora fuori Milano, in zone poco servite dai mezzi. La giunta dovrà monitorare ed eventualmente correggersi, magari re-introducendo un abbonamento ad hoc.

I commercianti potranno scegliere se pagare 3 euro o 5, ma con due ore di sosta gratis.

È un cedimento ingiustificato. Noi referendari suggerivamo una tariffa di 10 euro per i mezzi commerciali, che sono più inquinanti e ingombranti. Secondo studi promossi dalla Commissione Ue, il costo sociale della loro circolazione è da 2 a 4 volte maggiore di quello di un privato. Lo sconto durerà 6

mesi: speriamo che poi si salga almeno a 5 euro. Se però ci accorgiamo che il traffico privato si dimezza e quello commerciale è stabile, bisogna intervenire prima, senza aspettare luglio.

Pdl e Lega raccolgono firme contro Area C.

Il contro-referendum è una bufala, non si può fare. Il regolamento comunale per la partecipazione impedisce consultazioni su materie oggetto di voto negli ultimi 3 anni.

I vostri referendum chiedevano una congestion charge e altre misure per una città sostenibile. A che punto siamo?

A parte Area C, la giunta è molto indietro. Moratti era partita con un altro sprint. Il voto ha costretto Pisapia ad affrontare subito la trasformazione di Ecopass, ma sul complesso dei 5 quesiti non si sono visti provvedimenti che prevedano seriamente piani, tempi, risorse e obiettivi. Bisogna puntare su trasporti pubblici e sistemi energetici innovativi, sulla green economy e sull'Expo, che deve avere effetti positivi sul territorio anche dopo il 2015. La giunta precedente ha disegnato una città che fa della sostenibilità un elemento di competitività, ma non è riuscita a completare quel progetto di sviluppo anche economico, che è il vero "mandato" dei referendum.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

40 milioni

Stime. Per i promotori dei referendum Area C farà incassare 40 milioni all'anno

Firme. Per l'ex assessore è impossibile una nuova consultazione sui temi ambientali, come chiedono Pdl e Lega

