

2 GENNAIO 2008: LA RIVOLUZIONE DELL'ECOPASS

MIRACOLO A MILANO

«CHI INQUINA PAGA», AVEVA DETTO LETIZIA MORATTI. DETTO FATTO: PER SCORAGGIARE L'USO DELL'AUTO È STATO INTRODOTTI UN PEDAGGIO. MA SARÀ DAVVERO UNA RINASCITA ECOLOGICA?

DAL 2 GENNAIO
IN CENTRO CITTA'
PARTE L'ECOPASS
INFOLINE 020202

Quando lasci le scale che portano dalla métro in piazza della Repubblica ti senti stordito dal rumore delle auto. Passano da tutte le parti e strombazzano, perché il traffico è così intenso che non riescono a superare l'incrocio. Così formano delle lunghe colonne tra le quali i poveri pedoni tentano di intrufolarsi. Siamo in uno dei luoghi con i più alti livelli di inquinamento di Milano, tra la Stazione Centrale e il Duomo.

Anche oggi che è una bella giornata e l'aria è tersa, quando attraversi la strada ti viene istintivo portare una mano al viso per ripararti un po' dal puzzo che ti entra dritto nei polmoni. Da qui inizia via Turati, uno dei 43 accessi alla Cerchia dei Bastioni, il cuore di Milano. Dal 2 gennaio, le auto e i mezzi commerciali più inquinanti che vogliono passare di qui nei giorni lavorativi devono paga-

re un ticket di ingresso che va da 2 a 10 euro. Le telecamere poste all'inizio della via registrano tutte le targhe delle auto. Chi non è in regola, paga una multa da 70 a 275 euro. È l'ecopass, il provvedimento varato dalla giunta guidata da **Letizia Moratti**, il primo di questo genere in Italia. «Chi inquina deve pagare», ha ribadito più volte il sindaco per spiegarne le ragioni. Ma i milanesi che qui vi-

vono o lavorano non sono molto convinti. «Pagherò l'ecopass, ma non credo che serva a ridurre l'inquinamento: l'area è troppo ridotta», spiega Gianluigi, impiegato. «Anch'io pagherò. Finisco spesso di lavorare alle 2 di notte e quindi non posso usare i mezzi pubblici», aggiunge Francesco, consulente informatico.

Qualche chilometro più in là, all'Atm point di piazza Duomo, la gente è in fila per procurarsi l'ecopass card, la tessera per pagare l'ingresso. «Sono quasi tutti

residenti nella Cerchia dei Bastioni venuti ad acquistare l'abbonamento annuale», spiega un'addetta allo sportello. «Gli altri arriveranno quando vedranno

arrivare a casa le multe». «Ho un'auto Euro 2, quindi prenderò l'abbonamento da 50 euro», dice Giulia, pensionata. «Non mi sembra giusto essere punita solo perché non posso permettermi una macchina nuova». Non sono solo molti milanesi a criticare l'ecopass. L'approvazione del provvedimento è stata molto tormentata, tanto che l'assessore alla Salute, Carla De Albertis, ha lasciato la giunta dopo il suo voto contrario.

«Dovevamo dare un segnale forte in risposta a una situazione molto critica», spiega **Edoardo Croci**, assessore alla Mobilità e all'ambiente. «Nel 2006 sono stati circa 150 i giorni di superamento del limite di polveri sottili, i Pm10, presenti nell'aria, contro i 35 consentiti dalla normativa europea. Con l'ecopass contiamo di ridurre del 10 per cento il traffico e del 30 per cento le emissioni di Pm10 nell'area dei Bastioni».

– Non è un po' poco? Non si potevano adottare misure più drastiche, come la chiusura totale del centro storico o l'allargamento della zona in cui applicare il pedaggio?

«L'ecopass va inquadrato in un pacchetto di iniziative che abbiamo già avviato: il potenziamento delle frequenze su 40 linee dell'Atm e dei servizi a chiamata di radiobus, la realizzazione di 16 chilometri di nuove corsie riservate e soprattutto la costruzione della quarta linea della metropolitana, cui si aggiungerà, nel 2008, l'apertura del cantiere per la quinta. Contiamo inoltre di aumentare nel giro di 3 anni di più del 50 per cento l'attuale dotazione di piste ciclabili. Già in questo primo semestre partirà un servizio di *bike sharing*, le bici a noleggio, con più di 5.000 bici a disposizione dei cittadini, sul modello di altre città europee come Parigi, dove sta riscuotendo grande successo».

– Perché le moto entrano gratis?

«C'è un motivo pratico: la difficoltà momentanea delle telecamere di identificare le loro targhe. Ma non mi dispiace particolarmente, perché di cer-

ATTUALITÀ **AMBIENTE**

MIRACOLO A MILANO

to sono più "ecologiche" delle auto».

– I negozianti del centro hanno minacciato di rifarsi per la possibile perdita di clienti aumentando i prezzi. Che cosa risponde?

«Mi rendo conto che è una svolta difficile per una città che, come accade nel resto d'Italia, è molto attaccata all'uso dell'auto e dove pochi hanno adottato misure impegnative per contrastare l'inquinamento. Credo che ogni milanese dovrebbe anteporre il benessere collettivo ai propri interessi immediati».

– E come replica invece a chi sostiene che a pagare saranno i più poveri, quelli che non possono permettersi un'auto nuova meno inquinante?

«Non credo che sia così. Sono soprattutto i mezzi commerciali a dover pagare per entrare, perché di solito vengono usati da molti anni e quindi inquinano di più, mentre circa la metà del parco circolante delle auto private sarà esentato dall'ecopass. E poi ricordiamoci che la dotazione di mezzi pubblici a Milano è fra le migliori in Italia, soprattutto



A sinistra: blocco del traffico a Milano. Sotto: centralina di rilevamento degli inquinanti.



TUTTA COLPA DEL FAMIGERATO PM₁₀

Non c'è niente da fare: gli italiani proprio non ce la fanno a separarsi dalla loro auto. Anzi, ne vogliono sempre di più. Siamo il Paese europeo con il più alto tasso di motorizzazione d'Europa: 61,7 mezzi ogni 100 abitanti, contro una media europea di 46. A livello mondiale solo gli Stati Uniti ci battono. Rispetto al 1990, come rileva l'annuario 2007 dell'Apat, l'Agenzia per l'ambiente e il territorio, il trasporto stradale privato è aumentato del 29 per cento. Eppure, nonostante queste premesse, le emissioni delle famigerate polveri sottili, i cosiddetti Pm₁₀, tra il 1990 e il 2005 sono diminuite del 28 per cento.

Il merito di questo risultato, dice il rapporto dell'Apat, è dovuto soprattutto al settore energetico e industriale, ma la riduzione non ha portato a un significativo miglioramento della qualità dell'aria, perché altri inquinanti come l'ozono sono rimasti stabili o sono addirittura aumentati. Il trasporto, comunque, rimane la prima sorgente di

inquinamento di Pm₁₀, con un contributo del 43 per cento sul totale. Nel 2006, nel 61 per cento delle stazioni di monitoraggio, le polveri sottili hanno superato il valore limite di 50 microgrammi al metrocubo. Molte città hanno "esaurito" i 35 giorni di sfioramento del limite consentiti dalla legge già durante il mese di febbraio. È il caso di Milano, Torino, Venezia e Bologna, che sono state seguite a marzo da Roma, a giugno da Genova e Firenze, a ottobre da Bari. Questo tuttavia non vuol dire che nelle grandi città si respiri peggio che altrove.

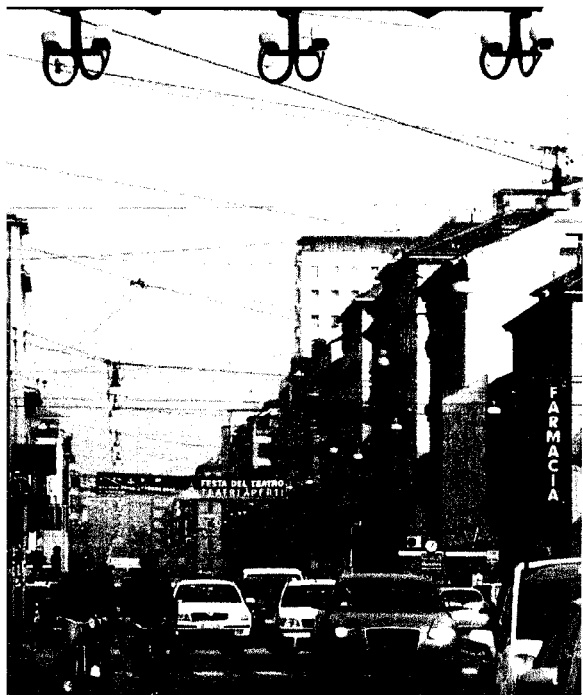
Da uno studio recente dell'Arpa (Agenzia regionale protezione ambiente) della Lombardia, risulta che il livello medio di Pm₁₀ di Milano è uguale a quello della riserva naturale di Bosco Fontana, nel Mantovano. È come versare un liquido colorato in una vasca piena d'acqua: in qualunque punto lo si versi, tutto si colora in modo omogeneo. E così chi vive in campagna è costretto a respirare le porcherie di chi vive in città. **E.A.**

ECOPASS, QUANDO E COME PAGARE

Più inquina, più paghi. In base a questo principio il Comune di Milano ha modulato le tariffe dell'ecopass, suddividendo i veicoli in cinque classi. Le prime due comprendono i mezzi a metano, gpl, ibridi, elettrici, le auto alimentate a benzina Euro 3 ed Euro 4 e i diesel dotati di Fap (il filtro antiparticolato ancora in attesa di omologazione da parte del ministero dei Trasporti). Tutti questi veicoli possono circolare liberamente. I mezzi inseriti nella classe III, cioè le auto a benzina Euro 1 e 2, pagano invece 2 euro a ogni ingresso nella Cerchia dei Bastioni.

Per i veicoli della quarta classe (tutti i mezzi a benzina pre-Euro, i diesel Euro 3 e 4, quelli per il solo trasporto di persone diesel Euro 1 e 2 e gli autobus diesel Euro 4), la tariffa sale a 5 euro, mentre i veicoli della quinta (diesel pre-euro, commerciali diesel Euro 1 e 2, autobus diesel pre-euro, Euro 1, 2, 3) la tariffa è di 10 euro. Le auto diesel Euro 4 privi di Fap, infine, possono circolare liberamente solo per i primi tre mesi, dopo saranno inseriti nella classe IV.

I residenti nella zona interessata all'ecopass possono acquistare un abbonamento annuale: 50 euro per la classe III, 125 per la IV e 250 per la V. Per i non residenti sono previsti ingressi agevolati con un carnet "a scalare": metà prezzo per i primi 50 ingressi (costi da 50 a 250 euro a seconda della classe di appartenenza); sconto del 40 per cento dal 51° al 100° ingresso (costi da 60 a 300 euro). A ogni passaggio, le telecamere poste nei 43 punti di accesso all'area dei Bastioni registrano la targa che viene incrociata con la banca dati della motorizzazione, in modo da stabilire la classe inquinante e quindi la somma dovuta dall'automobilista. Somma che si può pagare entro 24 ore con l'Ecopass card, una tessera in vendita nelle tabaccherie, nelle edicole e negli Atm point, con la carta di credito chiamando il call center del Comune (800.437.437), con il modulo Rid sul proprio conto corrente bancario, sul sito web del Comune e negli sportelli Bancomat. In quest'ultimo caso, i dettagli sono però ancora da definire. **E.A.**



Sopra: l'ingresso di Porta Venezia presidiato dalle telecamere. A destra, dall'alto: il sindaco Letizia Moratti, ed Edoardo Croci, assessore alla Mobilità e all'ambiente di Milano. A sinistra: Roberto Formigoni, governatore della Lombardia e sostenitore dell'ecopass.

to nell'area dei Bastioni. Forse è il caso che qualcuno rinunci alla cattiva abitudine di usare l'auto anche per percorrere poche centinaia di metri».

– Se tra gli obiettivi c'è la riduzione delle auto circolanti, perché si continuano a costruire nuovi parcheggi?

«A dire il vero questa Giunta non ha ancora elaborato un Piano parcheggi, quindi si stanno costruendo quelli decisi dalla Giunta precedente. Ma bisogna prendere atto che in una città tutto sommato piccola come Milano ci sono moltissime auto, quindi i parcheggi servono. Bisogna solo saperli realizzare

con criterio. Quelli sotterranei possono addirittura essere un'occasione per riqualificare il territorio».

Questa, insomma, è la situazione a Milano. Per quanto riguarda le altre città d'Italia, se Torino sembra orientata a imitare la sua cugina lombarda facendo pagare un pedaggio antimog per chi entra in centro, Bologna e Napoli, anche se con modalità leggermente diverse, applicano lo stop ai veicoli più inquinanti durante i giorni lavorativi, mentre Roma punta a incrementare ulteriormente le zone a traffico limitato.

Il Governo, inoltre, ha stanziato 10 milioni di euro per potenziare il *car sharing*, l'auto in condivisione, da prenotare e da pagare solo per l'effettivo utilizzo durante la giornata. Il servizio è già attivo in 13 città, per un totale di oltre 9.000 abbonamenti. Torino è in testa con 96 veicoli e 59 parcheggi, seguono Milano e Genova. L'obiettivo del Governo è arrivare a 15.000 utilizzatori in tutta Italia entro il febbraio 2009. Il *car sharing* in Europa è molto più diffuso, con grandi vantaggi per l'ambiente. In Germania, a Brema, gli oltre 3.000 utenti di *car sharing* hanno garantito una riduzione di anidride carbonica pari a 2.000 tonnellate annue.

EUGENIO ARCIDIACONO

L'ESEMPIO DI LONDRA CHE TUTTI IMITANO

Un successo che New York e San Francisco vorrebbero imitare, studiato da ogni città del mondo interessata a introdurre un pedaggio per il centro.

La *London congestion charge*, ovvero "la tassa sul traffico di Londra", è un sistema efficientissimo che ha raggiunto gli obiettivi per i quali era stato pensato, ridurre il traffico, incoraggiare l'uso di autobus e metropolitana, raccogliere fondi da investire nelle infrastrutture pubbliche.

Il traffico nella zona a pagamento è sceso del 20 per cento. Oggi circolano 70.000 veicoli in meno rispetto al feb-

braio 2003, quando i primi due quartieri, la City e il West End, ovvero il centro finanziario e quello dei divertimenti, vennero sottoposti a pedaggio e 40.000 viaggi vengono fatti su autobus e metropolitana anziché in macchina.

I ciclisti sono l'83 per cento in più rispetto a quattro anni fa, quando il pedaggio venne allargato anche ai quartieri di Westminster, Chelsea e Kensington e si calcola che le emissioni di carbonio siano diminuite di 30.000 tonnellate all'anno.

La "tassa per il centro" di Londra è il sistema più ampio di questo tipo nel Regno Unito e uno dei più grandi nel mondo. Og-

gi un'auto che vuole entrare nella zona segnata dai cartelli con la enorme "C" tra le sette del mattino e le sei di sera nei giorni feriali deve pagare otto sterline al giorno, circa 11 euro, via Internet, inviando un Sms, o nei negozi con un punto di pagamento. Si possono anche sborsare dieci sterline il giorno.

I residenti hanno uno sconto considerevole e le telecamere controllano la zona a pedaggio registrando le targhe dei veicoli in circolazione.

La multa per chi trasgredisce è di 120 sterline (circa 170 euro), ridotta a 60 (85 euro) se si paga entro 14 giorni, aumentata a 180 (più di 250 euro) se si aspettano ventotto giorni.

SILVIA GUZZETTI