

POGGIO ANDREA

Vice Direttore Legambiente Italia

Visto che per **Legambiente** ho seguito in prima persona la vicenda Ecopass, credo che noi delle associazioni ambientaliste dovremmo programmare, a partire dal prossimo autunno, una vera e propria campagna comune per la mobilità sostenibile.

Da lì dovremmo far partire una campagna comune sulla città di Milano, per chiedere immediatamente una estensione del provvedimento Ecopass. Questo perchè? Diciamo subito che quando Legambiente cominciò a proporre alla città di Milano un sistema di road pricing non avevamo immaginato un sistema come quello che è stato poi applicato dall'**Assessore Croci** e dal **Sindaco Moratti**, e soprattutto non immaginavamo un provvedimento frutto della mediazione tra Sindaco, Assessore e la loro maggioranza.

Se Ecopass è una sperimentazione, come sperimentazione deve soltanto dirci se può funzionare un meccanismo in cui si rileva in automatico gli ingressi in città e si "pedaggia" in maniera diversificata. Questo modello ha sicuramente dato degli esiti positivi. Poi uno potrebbe mettere degli accenti su delle cose diverse. Noi ambientalisti abbiamo messo l'accento sul fatto che l'impatto dell'automobile non è soltanto l'inquinamento da Pm 10, ma anche quello di tipo fisico, con la sottrazione di spazio nei centri delle città, e anche, se volete, di tipo sociale creando differenti possibilità ai cittadini che hanno bisogno di muoversi. Chi è più arrogante, o chi ha un mezzo più potente, riesce a mettere ai margini chi in quel momento è il soggetto debole.

Il soggetto debole è, nel caso della strada, chi ha più difficoltà a muoversi: gli anziani, i bambini, i disabili e le mamme con la carrozzina. Dobbiamo trovare un sistema per evitare questa sperequazione sulla strada, anche affinando i sistemi di pedaggio.

Tra le varie visioni esistenti, c'è anche – dignitosamente – la nostra. Credo che sia a tutti chiaro – anche all'universo della politica, soprattutto a chi all'interno della maggioranza di centrodestra l'Ecopass non lo vede di buon occhio – che una volta che hai messo a disposizione degli strumenti di questo genere, una volta che hai verificato che funzionano, dovrai affinarli e migliorarli, ma difficilmente potrai tornare indietro. Quindi, è del tutto evidente che prima o poi anche gli autoveicoli "Euro 4" dovranno pagare, se non altro perchè saranno nate delle altre categorie a minore impatto ambientale.

E' evidente che i fattori da prendere in considerazione potranno essere diversi e che non ha senso insistere su di una sperimentazione che riguarda esclusivamente la **Cerchia dei Bastioni**. Dato che il sistema funziona, potrà e dovrà essere esteso. Addirittura, la nuova Ministra dell'Ambiente è rimasta colpita dall'esperienza Milanese, tanto da dichiarare il suo interesse ad "esportare" il modello Ecopass in altre città, quartieri o bacini ad alta mobilità e congestione.

Detto questo, voglio porvi, insieme a voi, due domande:

1) **Abbiamo la possibilità - attraverso una campagna ben orchestrata - di indurre il decisore politico a fare passi in avanti sull'Ecopass?**

Noi vogliamo che la scelta della mobilità sostenibile sia una scelta condivisa dai cittadini. Vogliamo che si rendano tutti conto che ci si può muovere meglio e più comodamente in un altro modo, senza più fare ricorso al solo utilizzo dell'auto privata. Sensibilizzare e convincere questi cittadini significa poi averli al nostro fianco nell'avanzare le nostre proposte all'amministrazione.

2) **Abbiamo una strategia ed esistono gli strumenti e le tecnologie per lanciare questa sfida?**

Direi di "Sì", e questa strategia punta al miglioramento tecnologico e all'avvio di politiche di integrazione totale dell'offerta di mobilità:

- Guardando solo alla questione sollevata dall'Ecopass dell'inquinamento atmosferico e, in particolare, delle polveri sottili, credo che ci sia la possibilità di far fare un salto tecnologico alla media del parco automobilistico in circolazione.

Questo non vuol dire che si risolvano tutti i problemi, ma si può fare un bel passo avanti.

Abbiamo gli strumenti: le immissioni inquinanti prodotte da mezzi dotati di efficaci filtri antiparticolato sono decisamente inferiori a quelle emesse da altri mezzi.

E su questo punto occorre sgombrare il campo su un equivoco di fondo a proposito di dispositivo "retrofit". Attenzione - dobbiamo dircelo: è vero che l'applicazione di filtri antiparticolato sui mezzi automobilistici esistenti può farci spendere di più di quanto sia il valore residuo della nostra un'automobile e, se ne applico uno che costa poco, quasi sicuramente funziona altrettanto poco!!!.

Quindi dobbiamo dire chiaramente che l'illusione con la quale è stato costruito il "meccanismo Ecopass" e la scelta di rinviare il pagamento degli "Euro 4 diesel" produce delle mere illusioni: non ci sarà mai - questa è l'opinione dei tecnici del Ministero della Salute e del Ministero dell'Ambiente - un decreto sui filtri antiparticolato per le vecchie automobili e, se mai dovesse nascere, sarà il prodotto di forzature politiche lontane da logiche che tengano conto della concreta applicazione di quanto stabilito. Un esempio utile è quello della provincia di Bolzano, che ha provato a far mettere i filtri antiparticolato a posteriori, anche offrendo dei consistenti incentivi. Il risultato è stato nullo!!

Allora **bisogna far pagare gli "Euro 4"**. E' assurdo, infatti, che per l'area limitata presa in considerazione non si valutino le immissioni inquinanti, decisamente maggiori, prodotte dal traffico merci.

Di più: l'esperienza straniera per **le aree ad emissioni limitate riguarda aree cittadine molto più ampie** in rapporto a quella milanese.

Di più ancora: dai primi di febbraio **un camion "Euro 0", per entrare nella grande Londra, paga 200 sterline al giorno**. Perché una tariffa così alta? E' chiaro: dopo solo due settimane ti rendi conto che ti conviene, dal punto di vista economico, mettere un filtro antiparticolato.

- Non bastano dei provvedimenti sui filtri antiparticolato. All'interno del mondo dell'associazionismo, sia ambientalista che della mobilità, si comincia a ragionare chiedendo **sia l'integrazione tariffaria che l'integrazione modale**. E' positivo, infatti, che la Provincia di Milano chieda l'introduzione del biglietto unico, ma poi trovo assurdo il fatto che non riesca a far coincidere le fermate degli autobus con quelle del sistema ferroviario.

Le migliori esperienze europee in questo campo presentano un modello chiaro: integrazione di tutti gli strumenti, i mezzi e i servizi di mobilità, non solo quelli pubblici.

Che cosa sono l'esperienza del bike sharing, del car sharing, del car pooling o le azioni prodotte dal mobility manager, oppure altre cose che ci inventiamo come l'uso dei marciapiedi e le regole condivise con cui usiamo gli spazi in città se non una integrazione tra pubblico e privato di queste esperienze?

Sembra tutto facile, ma vi faccio due esempi su come operano oggi i vari attori che erogano servizi di trasporto. Sul sito web di Atm c'è un magnifico motore di ricerca per andare da un posto ad un altro, ma quando sul percorso intercettate delle fermate del Passante Ferroviario, queste non vengono citate come mezzo possibile da utilizzare. Sul sito web delle Ferrovie dello Stato, invece, vengono citati i treni che percorrono il Passante, ma solo quelli, e non viene mai fatta menzione dei treni delle Ferrovie Nord; e viceversa.

Altro problema che si riscontra è quello delle differenti macchinette per obliterare i biglietti: non hanno ancora pensato all'integrazione di servizio!

La risposta non può che essere un sistema integrato. Da qui sono venute fuori due idee:

A) Nella recente campagna elettorale è stata lanciata una proposta, da parte di associazioni degli utenti ed associazioni ambientaliste, di arrivare **"all'abbonamento alla città"**. La vera alternativa al ticket d'ingresso è l'abbonamento alla città: ovvero l'uso integrato di tutti i servizi e i mezzi di trasporto disponibili senza necessariamente averli di proprietà, attraverso un sistema di abbonamento di mobilità integrata. Questa può essere una soluzione per far muovere il bambino, lo studente, l'anziano o il lavoratore.

Questa è la prospettiva lungo cui si muove chi fa marketing urbano in Europa e cerca di "venderci" questa idea, oltre che organizzarci il servizio.

B) La seconda idea su cui abbiamo lanciato una proposta un po' a tutte le istituzioni e alle società che offrono sistemi di trasporto, da costruire assieme al terzo settore, è quella di portare anche in Italia **l'esperienza delle "Centrali di Mobilità"** dei paesi del centro-nord Europa: ovvero delle specie di grandi "agenzie di viaggio metropolitano" che servono a chi si muove quotidianamente in città e nell'area metropolitana.

Concludo con un'ultima riflessione che credo importante. Abbiamo l'occasione, costruendo un forte "gioco di sponda" con le attuali amministrazioni di Milano, della Provincia e della Regione, di costruire nuove politiche per la mobilità che si coniughino con la sfida di Expo 2015. Dobbiamo però fare una considerazione di fondo: sulla mobilità non possiamo avanzare delle proposte residuali; dobbiamo lavorare partendo dall'assunto di fondo che il modo con cui si muove oggi la gente e i bisogni di mobilità che questa gente esprime non troveranno risposte nelle vecchie politiche ancora oggi molto spesso adottate.