

**Enrico Fedrighini**  
Consigliere Comunale di Milano  
Gruppo Consiliare Verdi

Non sono molti i luoghi a Milano in cui si parla e si approfondisce la discussione su di un aspetto, che secondo il mio pensiero, è di enorme rilievo. Oggi parliamo di un problema che riguarda Milano e il sistema milanese nel suo complesso; riguarda il sistema economico, il sistema politico e quello accademico. Al di là di esempi importanti come quelli riferiti dalla professoressa **Camatini**, devo però purtroppo dire che il nostro ambiente accademico - a fronte di un interesse straordinario che la sperimentazione di Ecopass riscuote tra le università europee - è in forte ritardo sulle sperimentazioni per ridurre le emissioni.

Entrando sul tema dell'incontro. Da un certo punto di vista dobbiamo parlare di "casualità", casualità che hanno creato tutta una serie di condizioni per cui a Milano è stato possibile avviare questo tipo di sperimentazione. Casualità che - badiamo bene - sono andate di pari passo con un lavoro importante e profondo che il settore competente in materia dell'amministrazione aveva già sviluppato nel corso degli anni. La sperimentazione non nasce da zero. Anche se c'è stata una assenza o una distrazione da parte del mondo accademico, all'interno dell'amministrazione comunale c'erano saperi che sono stati coltivati e sviluppati, che hanno portato a poter scegliere e a decidere di avviare la sperimentazione.

La scelta dell'Ecopass, avviato nel gennaio di quest'anno è stata possibile grazie a due concause particolari. Dal punto di vista politico, c'è una maggioranza omogenea a quella che ha governato Milano negli ultimi dieci anni, ma sono cambiate due figure molto importanti: il sindaco e l'assessore alla mobilità.

La nuova amministrazione - con cocciutaggine - è passata dalla fase delle chiacchiere a quella del fare. Il problema della nostra città era quello di passare da un quindicennio in cui il problema dell'inquinamento dell'aria e del traffico erano rimossi o la causa veniva attribuita a condizioni geo-meteo-climatiche particolarmente sfavorevoli (cosa che avrebbe dovuto incentivare l'intervento dell'amministratore pubblico, anziché essere usata come scusa; e qui ricordo gli articoli sul **Corriere della Sera** del compianto **Guido Vergani** che si lamentava, con grande moderazione, dell'inquinamento dell'aria e i successivi "richiami" della segreteria del sindaco inviati alla testata giornalistica milanese).

Da due anni a questa parte - e lo dico come consigliere d'opposizione - è cambiato l'atteggiamento in modo, potremmo dire, rivoluzionario: non esiste più la rimozione del problema; l'inquinamento è visibile e va affrontato come una amministrazione civile deve fare.

Nel capoluogo lombardo si devono affrontare due aspetti: lo smog e il traffico. Per lo smog, abbiamo ascoltato e visto i dati presentati dalla professoressa **Camatini**. E' una battaglia di medio e lungo periodo e sono necessari almeno 4/5 anni prima di ottenere degli effetti rilevanti e importanti, e non è un caso se la stessa Direttiva Europea concede questo intervallo di tempo alle

amministrazioni pubbliche, come Milano, per mettersi in regola per quanto riguarda i limiti delle emissioni inquinanti.

**Ma oggi, quale è l'obiettivo a cui dobbiamo puntare? Quale è l'altra parte della "forbice" del problema?** E' il traffico, che impone una nuova capacità di intervenire sui sistemi di trasporto pubblico riducendo l'uso del mezzo privato.

Per la prima volta in Italia – è appunto uno dei primi casi in Europa e nel mondo – si sta utilizzando lo strumento della fiscalità ambientale quale incentivo economico per indurre nuovi comportamenti o per modificare parzialmente quelli oggi più consolidati. Questa è una delle battaglie storiche dell'ambientalismo.

Milano non può però decidere da sola. Un problema come quello del traffico non può che essere risolto sulla base di piani che intervengano su un macro territorio; quindi è necessario il coinvolgimento di altri attori: i sindaci dell'hinterland.

Oggi dobbiamo chiederci cosa stiamo facendo per il cittadino pendolare o automobilista ?

C'è l'**articolo 6 del Codice della Strada** che offre la possibilità al Presidente della Provincia e al Sindaco, i "proprietari" delle strade provinciali o comunali, di riservare, ad esempio, una parte del territorio o della carreggiata stradale per i mezzi del trasporto pubblico. E ciò può essere fatto con un'ordinanza che può essere votata velocemente in giunta e attuata in pochissimo tempo.

E' una via molto semplice, ma efficace, per iniziare nel concreto a sottrarre spazi ai mezzi privati e costruire, su scala extraurbana, un sistema virtuoso della mobilità.

Lo ripeto però: Milano non può fare da sola. Da mesi siamo spettatori delle continue obiezioni, rivolte al comune di Milano, sollevate dai 188 sindaci della provincia milanese, che utilizzano come elemento di critica all'Ecopass il fatto che il capoluogo lombardo decide autonomamente. Io credo che, a fronte del nulla, si debba valutare positivamente la sperimentazione dell'Ecopass.

Non chiediamoci cosa sta facendo Milano, ma cosa stanno facendo le amministrazioni intorno alla città. Credo che dobbiamo fare in modo che quanto avviato e iniziato a Milano sia un percorso che si estenda, che superi la fase del parlare e del criticare.

Come ci ricordava **Pollice** nel suo intervento, da quando è stato avviato l'Ecopass, il trasporto offerto da **ATM** ha aumentato la capacità di carico degli utenti, e tutto questo senza un rafforzamento delle linee e dei mezzi sulla rete. Stiamo muovendoci con lo stesso materiale che c'era prima dell'introduzione dell'Ecopass.

Anche se in questi anni non si sono acquistati nuovi mezzi pubblici, si registra un aumento dell'efficienza dovuto alla riduzione del traffico causato dall'Ecopass, e dovuto al fatto che molti mezzi, che prima erano parcheggiati nei depositi, sono stati rimessi in strada.

Gli effetti positivi vanno anche al di là di quelli diretti. Ci sono risultati indiretti di Ecopass, forse superiori a quelli indotti nell'area soggetta a tariffazione e che sono la forte riduzione del traffico e delle emissioni primarie e un aumento della velocità di movimentazione del sistema di trasporto pubblico.

Siamo in una situazione da valutare attentamente, soprattutto per quanto riguarda il resto di Milano: un dato interessante che volevo far rilevare e che, in misura sicuramente inferiore a quel 20 % di riduzione del traffico e degli ingressi veicolari all'interno dell'area Ecopass, si registra una riduzione anche all'esterno delle mura dei Bastioni. Si tratta in questo caso di una percentuale che oscilla tra il 5 e il 7 % di riduzione del traffico.

La cosa interessante è che si riscontra un andamento coerente tra i picchi di aumento/riduzione nell'Area Ecopass e i picchi di aumento/riduzione nel resto della città. Questo cosa significa? Contrariamente a quanto molti pensavano, e cioè che si sarebbe protetta una zona della città, scaricando di conseguenza il traffico nell'area esterna, alcuni dati ci dicono il contrario: stanno chiudendo e sono in crisi economica i parcheggi realizzati in *projet financing* nella "corona" di Milano. Le stesse cooperative si sono recate in **Assessorato Mobilità** a lamentarsi, in quanto – contrariamente alle previsioni – non c'è un aumento della domanda di posti. Siamo in presenza di una riduzione drastica dell'uso dell'auto, che riguarda ovviamente in modo massiccio l'area soggetta ad Ecopass, ma che ha effetti anche sul resto del territorio comunale. Possiamo affermare che molti cittadini lasciano l'auto a casa e questo crea anche degli effetti positivi, non solo nella zona Ecopass, ma anche in tutto il resto della città.

Gli studi sull'area urbana, realizzati da **AMA** (*Agenzia Mobilità Ambiente*) e da Metropolitana Milanese, relativi alla matrice origine-destinazione del traffico, ci dicono che l'uso del trasporto pubblico segue dinamiche opposte a seconda che l'origine degli spostamenti sia esterna o interna alla città. Si crea una dinamica centrifuga per quanto riguarda l'esterno, cioè gli spostamenti in ingresso avvengono in percentuale maggiore con un mezzo pubblico, più è lontano il punto di origine dello spostamento. Il cittadino che arriva da una distanza superiore ai 40/50 km usa in prevalenza il mezzo di trasporto pubblico, mentre quello più vicino alla corona milanese, entro i 10 km, usa invece il mezzo privato.

All'interno della città cosa avviene? Più ci concentriamo nella zona centrale, più è densa la rete di trasporto pubblico. All'interno dei Bastioni l'80 % degli spostamenti avviene utilizzando autobus, tram e metropolitane, mentre nella cerchia esterna, la fascia che va dai Bastioni alla circonvallazione delle linee di autobus 90/91, questa quota scende al 40 % degli spostamenti, per attestarsi al 20-22% degli spostamenti nell'ultima fascia territoriale del Comune di Milano.

Questi dati devono farci riflettere: quale è lo sviluppo e l'evoluzione positiva di Ecopass? Dobbiamo cominciare a ragionare sulle classi degli autoveicoli ed estendere la tariffazione anche ai diesel attualmente esentati per deroga fino a fine anno 2008.

L'Ecopass potrà funzionare solo se saremo rigorosi. Da questo punto di vista devo dire che la cittadinanza ha risposto positivamente e devo affermare che

spesso dimostra di essere più avanti della politica. Milano ha dato un segnale di civiltà e di maturità, appoggiando le azioni per preservare la salute e non le tante parole che non producono risultati.

Concludo con la speranza che da iniziative come l'istituzione dell'**Ossevatorio Ecopass**, di cui fan parte docenti del Politecnico ed esperti del CNR, si possano ricavare elementi importanti per il decisore politico.

Credo che la scelta adottata sia incanalata su una strada di non ritorno. Chiaramente, però, dobbiamo volere e attuare nei fatti un miglioramento costante del sistema del trasporto pubblico.