

INTRODUZIONE

Sen. GUIDO POLLICE
Presidente VAS

Buongiorno e benvenuti a tutti. A me il compito e l'onore dei saluti ai presenti e dei ringraziamenti – dovuti e sentiti – a chi da anni ci sostiene e collabora all'organizzazione di questi nostri importanti appuntamenti. Mi riferisco, in particolare, alla **Fondazione Cariplo** – e saluto la qui presente Dott.sa Jachia -, alla **Regione Lombardia** e alla **Camera di Commercio di Milano**, oltre ai tanti Comuni, Province e aziende private che sostengono questo nostro viaggio nel mondo della ricerca scientifica, dell'analisi dei fenomeni di inquinamento di origine antropica, dello studio di soluzioni e dell'organizzazione di momenti come questo di confronto tra esperti, tecnici e rappresentanti delle istituzioni e delle associazioni ambientaliste.

Oggi parliamo ancora una volta di inquinamento e traffico. Due semplici ragioni ci spingono ad approfondire queste tematiche:

- le nostre città, pur dovendo “sopportare” tanti tipi di inquinamento, sono sempre più in emergenza traffico;
- l'Ecopass, applicato da poco dall'Amministrazione comunale di Milano, è un esempio proattivo di intervento del decisore politico. Tante possono essere le critiche, ma questo primo tentativo deve essere valutato per quello che è: un primo esperimento italiano che segue gli esempi virtuosi europei.

Non tocca a me analizzare in modo approfondito il “fenomeno Ecopass”. Voglio però anticipare alcuni dati ed accennare ad alcune nostre considerazioni.

Ecco alcune prime informazioni:

- In aprile il Comune di Milano ha pubblicato un primo parziale bilancio di **Ecopass**, aggiornato poi nel mese di maggio. Questo lavoro è stato realizzato attraverso il contributo scientifico di **AMA, l'Agenzia per la Mobilità e l'Ambiente** di Milano.

Vi ritroviamo alcune informazioni interessanti, come il fatto che il mese di aprile sia stato il migliore per quanto riguarda la qualità dell'aria a Milano, con nessun superamento della soglia del PM 10 nell'area Ecopass. Inoltre, i primi quattro mesi dell'anno sono risultati i migliori da quando si effettuano le rilevazioni sull'inquinamento atmosferico.

Sono analisi su un arco temporale troppo breve per trarre delle conclusioni. Ci si augura però che l'ottimismo dell'assessore Croci abbia un suo fondamento. Dal primo luglio, infatti – da quando scadrà l'esenzione Ecopass per i veicoli diesel EURO 4 senza filtro antiparticolato - il Comune prevede un'ulteriore riduzione del traffico in ingresso nel centro della città, con conseguente riduzione dei gas di scarico.

- L'Ecopass ha avuto un effetto positivo sulla velocità dei mezzi di trasporto pubblico. Lo afferma il Comune di Milano, ma è ciò che abbiamo verificato anche noi. Noi non possiamo dirlo in termini assoluti e generalizzati, ma l'indagine “parallela” effettuata dai nostri attivisti ci conferma una maggiore fluidificazione dei mezzi di superficie che si muovono all'interno dei Bastioni milanesi.

L'**ATM** fornisce dati precisi: c'è stato un aumento della velocità dei mezzi in zona Ecopass, dagli 8,67 km all'ora nel periodo precedente al provvedimento ai 9,30 km all'ora nel mese di aprile. Per quanto riguarda i passeggeri della metropolitana - altro indice importante di cui tenere conto - si è registrato un aumento del 13,6 % ,

- I dati rilevati nel mese di aprile mostrano una riduzione rispetto al periodo antecedente all'introduzione di Ecopass dei veicoli in accesso nell'area di regolata. In termini qualitativi, è confermata la forte prevalenza degli ingressi di tipo occasionale, con solo il 10% degli utenti che si possono considerare sistematici (quelli che entrano in area Ecopass più della metà dei giorni feriali del mese).

Utilizzando anche queste informazioni, possiamo fornire alcuni primi spunti di discussione e valutazioni:

a) Si può ormai affermare che Ecopass abbia una sua struttura. Dovremo quindi valutare nel tempo questa struttura, che ha dimostrato già una sua ragione di esistere perché, ad esempio, permette di avere informazioni dettagliate sulla composizione del parco auto circolante, ed anche in questo senso si rilevano dei primissimi dati confortanti perché tra le macchine utilizzate si è registrato un calo molto alto dei mezzi più inquinanti.

b) Dal punto di vista dell'inquinamento, possiamo dare per certe le risultanze degli effetti sull'inquinamento a livello di macroarea: non è calato lo smog presente in tutta la città, che anzi continua a mantenersi a livelli molto, molto elevati in tutta la regione Lombardia e la pianura padana.

Più controversa è la questione delle differenze riscontrabili in termini di qualità dell'aria in zona Ecopass, raffrontata con le aree circostanti.

Esistono i dati Arpa, riportati nelle relazioni di AMA e che ho citato prima, piuttosto incoraggianti, ma anche affermazioni di altri ricercatori che, ad esempio, hanno effettuato delle analisi qualitative in data 8 gennaio, attraversando piazzale Loreto e corso Buenos Aires, per poi entrare nell'area Ecopass in corso Venezia e raggiungere piazza del Duomo. In questo caso specifico non fu registrata alcuna differenza staticamente significativa.

c) Si sono spesi tantissimi soldi in investimenti per mettere in piedi le misure di controllo e per l'intervento di restrizione del traffico nel centro della città.

In effetti, si è diffusa tra i milanesi – e non solo tra i milanesi, ma anche tra tutti coloro che giungono nel capoluogo, come molti valtelinesi, molti che vengono dalla val Chiavenna - la convinzione di contribuire a un ambiente migliore, accettando in parte il disagio di una nuova tassa.

VAS è un'associazione ambientalista generalista, che non si occupa soltanto di situazioni particolari ma soprattutto di questioni globali e generali. Abbiamo voluto organizzare questo primo workshop sull'Ecopass milanese, per fare raffronti con la situazione in Svezia e a Londra e iniziare a trarre delle valutazioni generali. Lo abbiamo fatto anche per invertire una logica perversa, molto in voga di questi tempi, quella per cui i provvedimenti passano sulla testa dei cittadini attraverso un semplice articolo di giornale o una "breve" in TV. Così "la notizia" diventa anche "la scelta", senza che la gente abbia la possibilità di ragionare, di verificare, di soppesare il rapporto costi/benefici di ciò che viene avviato.

Questi preamboli per dire che l'investimento economico molto elevato legato alla sperimentazione Ecopass è stato – di fatto – possibile utilizzando la leva ambientale quasi come un alibi. Se non proprio un alibi, l'ambiente si è trasformato nella parola magica con cui mettere tutti d'accordo per partire con la sperimentazione.

Da ambientalista vero e convinto, dico invece che dobbiamo superare la logica degli slogan e delle scelte annunciate sui mezzi di stampa, per passare ad una logica integrata e di lungo periodo. Deve essere creato un intreccio virtuoso, una catena di scelte ben

ponderate e discusse prima con i cittadini. Solo così ogni singolo provvedimento sarà adottato seguendo un filo logico, puntando ad un grande obiettivo condiviso da tutti, lavorando anche in contesti particolari ma tenendo conto del contesto generale.

Ecopass deve essere questo: una scelta importante, da migliorare e implementare; una scelta che si affianchi ad altre azioni altrettanto e forse anche più importanti. La logica complessiva per la Milano del futuro deve essere quella di una città con meno macchine e più trasporto pubblico, meno inquinamento e meno stress da traffico.

Per concludere in modo molto chiaro: bene ha fatto il Comune di Milano a lanciarsi nell'avventura dell'Ecopass, anche se i benefici immediati sulla qualità dell'aria potrebbero rivelarsi molto modesti. Grave sarebbe che questo atto - adottato unilateralmente dalla città più importante dell'area metropolitana - non si leghi a nuove politiche di mobilità, di pianificazione urbanistica e di lotta all'inquinamento perseguite e portate avanti su una scala molto più ampia di quella comunale.