

## MENICHETTI MARCO

### Responsabile Osservatorio Immissioni Sostenibili di Vas Lombardia

Mi ha fatto molto piacere ascoltare l'intervento della professoressa **Camatini**, che ha ribadito qualcosa che dovrebbe essere dato per scontato e invece non lo è: la necessità di sviluppare le attività di ricerca e di fornire dati oggettivi da utilizzare per effettuare le scelte.

Noi abbiamo pensato ad un primo momento di “*Stop and Go*” dei primi sei mesi di Ecopass, sapendo che la riflessione dovrà andare avanti con ulteriori momenti di discussione e approfondimento.

L'associazione VAS, come Legambiente, per anni ha fatto proposte alle amministrazioni - non solo al Comune ma anche alla Provincia di Milano e alla Regione Lombardia - per cominciare a fare qualcosa. Da tempo chiedevamo una sperimentazione di “ticket di ingresso”. Siamo quindi interessati a fare delle valutazioni, che non siano solo di ordine tecnico ma anche politico e amministrativo.

In questo intervento riporterò alcuni dati e cercherò di ripercorrere la storia di questo provvedimento, concludendo con alcune proposte per il prossimo futuro.

#### **Il contesto**

I dati per inquadrare la situazione sono quelli degli spostamenti giornalieri che avvengono a Milano e tra il capoluogo e l'area metropolitana.

Stiamo parlando di quasi 5 milioni di spostamenti, tutti sicuramente necessari, ma che costituiscono una fonte importante di emissioni e di inquinamento.

Stiamo parlando di circa 730 mila autovetture immatricolate a Milano e di 65.000 veicoli commerciali, anch'essi immatricolati a Milano, a cui va aggiunto il traffico che arriva dall'esterno in modo più o meno occasionale o continuativo.

#### **Cosa è l'Ecopass**

L'Ecopass è un sistema di tariffazione ancora sperimentale, ed utilizzerei questo termine tra virgolette perché la sperimentazione è nata dopo che si era avviato il processo, così da mettere un po' tutti d'accordo sull'iniziativa.

Questa strana procedura può essere accettata perché, pragmaticamente, si è rivelata vincente per poter partire. Sottolineo però ancora una volta come il processo non sia stato accompagnato da passaggi importanti ben definiti a priori, al contrario di ciò che è stato fatto in Svezia.

Nel caso Milano si deve parlare di ***pollution charge*** perché alla fine la scelta applicata è stata quella di penalizzare i “produttori” di inquinamento, o meglio di disincentivare il possibile inquinamento prodotto da chi si muove con veicoli inquinanti, esentando dal pagamento le persone che utilizzano veicoli, anch'essi inquinanti, tecnologicamente un po' più avanzati.

#### **Il messaggio lanciato al momento della partenza**

Il provvedimento è partito il 2 gennaio. Nelle settimane precedenti e durante i giorni di avvio il Comune ha cercato – anche attraverso l'immagine del bambino – di “girare” la comunicazione, di “invertire” il messaggio fino ad allora percepito dai cittadini: non una nuova

tassa contro l'interesse e le possibilità della popolazione ma, al contrario, il “via libera” a chi si dimostra maggiormente attento e responsabile (in alcuni casi – è vero – a chi ha anche più soldi a disposizione!), puntando a creare condizioni migliori per l'aria che respiriamo e quindi a favorire tutta la cittadinanza.



### I costi per l'accesso, le deroghe e le esenzioni

Le cifre da far pagare sono state oggetto di tante discussioni e contrapposizioni sui giornali; così come l'individuazione o meno di classi di automezzi e di categorie di persone a cui garantire l'accesso libero; così come l'introduzione o meno di sconti e agevolazioni per i possessori di abbonamenti multipli.

Il risultato, alla fine, è stato quello che la cosiddetta “classe 3”, da cui si parte, paga 2 euro per l'ingresso giornaliero,

CLASSE INQUINAMENTO	INGRESSO GIORNALIERO	INGRESSO MULTIPLO AGEVOLATO		ABBONAMENTO ANNUALE FACOLTATIVO RESIDENTI ZTL CERCHIA DEI BASTIONI
		PRIMI 50 INGRESSI	SUCCESSIVI 50 INGRESSI	
CLASSE I	ACCESSO LIBERO	ACCESSO LIBERO		ACCESSO LIBERO
CLASSE II	ACCESSO LIBERO	ACCESSO LIBERO		ACCESSO LIBERO
CLASSE III	€ . 2	€ . 50	€ . 60	€ . 50
CLASSE IV	€ . 5	€ . 125	€ . 150	€ . 125
CLASSE V	€ . 10	€ . 250	€ . 300	€ . 250

VALIDO SOLO PER AUTO TRASPORTO PERSONE

Questo tariffario si aggiunge alle prescrizioni stabilite dalla nuova legge regionale sull'aria – legge che ha dei difetti ma, bisogna darne atto, ha definito nuove norme e nuovi vincoli sulla circolazione delle auto e dei veicoli commerciali più inquinanti.

L'Ecopass nel centro cittadino, quindi, va valutato assieme al divieto di utilizzo di alcuni veicoli in certi periodi, come quello invernale, per indicazione legislativa regionale.

Sorvolo sulla notevole rassegna stampa esistente, ma è interessante vedere come questo provvedimento abbia creato sostenitori, contrari e dubbiosi. Si sono divise sia le associazioni che i cittadini, il mondo della politica e gli amministratori pubblici.

L'ex sindaco Albertini dichiarava di essere in rispettoso dissenso. Sono apparsi titoli di giornale com: "Ecopass, un dazio insopportabile". Lo schieramento di centro-sinistra, che comunque non governa Milano, ha litigato al suo interno.

Si è discusso molto di deroghe e di modifiche al provvedimento che a volte venivano richieste quasi ad personam. L'approccio ad un certo tipo di scelte dovrebbe invece andare un po' oltre a quello che, passatemi il termine, è un po' il nostro vezzo italiano: facciamo una legge e poi ognuno di noi si sente di ricadere in una categoria (fatta di pochi o di tanti) che può richiedere una deroga.

Tutte le volte che chiedete a qualcuno perché ha parcheggiato la macchina, magari sul passaggio pedonale dove sta arrivando una mamma con il passeggino, se non ti prende a male parole, la risposta è "ma è solo per un minuto". Ecco, così avviene: ci si costruisce da soli la nostra legge o la nostra speciale deroga.

In questo clima, il rischio che il processo di avvio della ***pollution charge*** non partisse era molto forte; non solo perché veniva continuamente rimandata la firma del provvedimento, ma anche perché si rischiava che, una volta approvato, lo si svuotasse di qualsiasi senso accordando abbonamenti che invogliassero involontariamente ad usare ancora di più la macchina, oppure concedendo deroghe su deroghe che poi, scatenando l'ira dei pochi esclusi dal diritto di deroga, sarebbero state talmente ampie ed estese da ricadere sulla totalità delle persone che si muovono in città.

### **Le critiche sul territorio**

Di ticket di ingresso a Milano se ne parlava ciclicamente da anni, senza arrivare mai a decidere nulla per partire. Questa volta, non appena l'assessore Croci e la sindaco Moratti si sono mossi concretamente, sono cominciate le critiche provenienti dal territorio dell'area metropolitana.

Faccio riferimento alle istituzioni, ma non solo.

I sindaci dell'hinterland dicevano che Milano voleva decidere tutto da sola. Ammetto che avevano anche ragione nel sollevare questo problema, ma poi non si sono mai fatti interpreti, sino ad oggi, di scelte alternative o di riflessioni che indicassero la strada alternativa da seguire.

Cominciò anche la contrapposizione tra Provincia e Comune di Milano, ma non solo, anche tra Regione e Comune di Milano.

La Provincia, in particolare, invece di assumere un ruolo di mediatore e proporre un tavolo di coordinamento di tutta l'area metropolitana, faceva un po' da portavoce dei comuni più intransigenti, quelli che dicevano: "se Milano chiude, mette un muro, allora lo mettiamo anche noi nel verso contrario; il cittadino dovrebbe pagare il ticket per entrare a Milano e poi per

tornare a casa; nascerebbe la rivoluzione e tutto verrebbe bloccato". Queste dichiarazioni servivano per chiedere l'allungamento dei tempi decisionali, per proporre nuove interminabili discussioni.

### **I primi consensi**

Poi - io dico, per fortuna - è arrivato anche qualche intervento, qualche segnale di appoggio, come quello della città di New York che dichiarava di seguire con attenzione e di voler studiare il modello di Milano.

Anche i cittadini hanno iniziato a prendere posizione, dichiarandosi a favore, almeno in termini di sperimentazione.

### **I primi risultati**

L'abbiamo già detto e ridetto: Ecopass per noi significa un passo avanti da verificare nel tempo: un passo per andare avanti, ma su cui dobbiamo tutti assieme sentirci responsabili in termini di valutazioni e proposte per migliorarlo.

I dati dei primi risultati provengono dall'ente stesso che sta effettuando l'esperimento, da AMA e dal Comune di Milano. Dobbiamo valutarli attentamente, ma è giusto tenerne conto:

- Le percentuali di inquinamento, di abbassamento o superamento della soglia, il raffronto con i dati dell'anno precedente possono essere sicuramente opinabili, e discutibili; sicuramente hanno bisogno di essere approfonditi in sedi scientifiche più allargate.

- Più interessanti e meno contestabili sono i dati relativi agli spostamenti. La riduzione del traffico, in particolare all'interno dell'area dell'ecopass, ma in certi orari anche nella zona esterna, è un elemento di grandissima importanza.

- Altro elemento: l'aumento commerciale dei mezzi pubblici e soprattutto l'aumento degli utenti del trasporto pubblico. Anche su ciò possiamo fare una serie di valutazioni: probabilmente quella più forte è che l'aumento dei costi della benzina portano in quella direzione. Nessuno vuole nascondere.

Però ad esempio, si discuteva prima sui dati dell'inquinamento nel mese di aprile di quest'anno, difficilmente raffrontabili con i dati dell'anno scorso perché la pioggia che c'è stata quest'anno non è quella degli anni scorsi. Allora io voglio un po' ribaltare il ragionamento: tanta pioggia, soprattutto da noi, tende a portare la gente a dire: "se piove esco e prendo la macchina". Questa volta non è successo: ha piovuto molto, ma molte persone hanno lasciato comunque l'auto a casa e si sono spostate in un altro modo e ciò crediamo che sia dovuto all'effetto combinato dell'istituzione di un disincentivo all'utilizzo dell'automobile e del contemporaneo rafforzamento dell'offerta di servizi di trasporto pubblico.

Effettivamente, dopo tanti anni in cui i servizi e i mezzi di trasporto pubblico sono rimasti più o meno sempre gli stessi, negli ultimi mesi è avvenuto un reale potenziamento delle linee e delle frequenze di passaggio degli autobus.

Sto parlando soprattutto dell'area cittadina, perché è vero che è stato fatto uno sforzo anche verso l'esterno, ma in questo ambito più allargato lo sforzo è stato veramente piccolo rispetto alle necessità, rispetto alla domanda inespressa di servizi di mobilità che si registra appena si esce di cento metri dai confini del comune di Milano.

Attenzione: quando prendo atto del potenziamento del trasporto pubblico, non significa che io

non richieda ulteriori miglioramenti:

- in tutta l'area metropolitana di Milano stiamo aspettando da tempo, da anni, il biglietto unico, mentre in Campania è già una realtà;
- la gestione delle emergenze e del rapporto con il cittadino utente sono tutte da ripensare;
- le priorità di spostamento devono essere tutte riviste seguendo l'esempio di città come Helsinki. Lì, utilizzando i sistemi di telecontrollo, tutti i mezzi pubblici, non solo il tram con linea dedicata, percorrono la città incontrando solo semafori verdi;
- bisogna recuperare il tempo perso negli anni addietro nel campo della realizzazione di aree e corsie in sede protetta per i mezzi pubblici.

### **L'esperienza della congestion charge in Svezia.**

Descritto in breve il percorso intrapreso da Milano, voglio ora riportare il caso svedese, per poi aggiungere delle ultime considerazioni.

Una prima cosa molto interessante della sperimentazione di Stoccolma, è stata che nel momento in cui è entrato in vigore il provvedimento (il cosiddetto trailer), le autorità avevano già realizzato un forte potenziamento dei mezzi pubblici. Inoltre, non potendo aspettare la realizzazione di grosse infrastrutture di interscambio, avevano potenziato i punti di "kiss and ride", i parcheggi utilizzabili solamente da chi accompagna e saluta una persona che prende il mezzo pubblico.

L'esperienza in Svezia è caratterizzata, innanzitutto, da una grossa differenza: è stato sperimentato un meccanismo di "**congestion charge**" invece che di "**pollution charge**". In concreto, invece di far pagare di più le macchine maggiormente inquinanti, la scelta è ricaduta sul far pagare di più l'occupazione di suolo nei periodi e nelle aree di maggior traffico. L'uso intensivo della città nelle ore di punta della mattina e della sera richiede uno sforzo di regolazione, controllo e gestione e, di conseguenza, viene fatto pagare l'uso della strada in quei momenti di maggior sforzo pubblico.

Altra grossa differenza riguarda il modo in cui è stata pensata la fase di sperimentazione:

- vi è stata una fase programmatoria molto importante, che è servita per avviare in anticipo gli interventi di rafforzamento del trasporto pubblico e per organizzare una struttura di verifica, controllo e analisi della sperimentazione (questa struttura andava molto al di là del tecnico comunale o dell'agenzia già preposta per legge alla raccolta e alla valutazione dei dati sull'inquinamento);
- si è previsto fin da subito di effettuare un'analisi economica dei costi e dei benefici, comparandoli e soppesandoli al meglio;
- si è definito nei minimi dettagli che cosa si sarebbe sperimentato, declinando ogni passo e ogni scelta da compiere, senza poi dover improvvisare di fronte a deroghe, compromessi o soluzioni dell'ultimo momento;
- la cosa forse più importante: è stato fin da subito previsto un referendum, per ridare formalmente la parola ai cittadini, in un percorso continuo di ascolto della cittadinanza e delle amministrazioni che gravitano attorno alla città di Stoccolma.

### **Cosa farà VAS**

Studiati i casi di Milano e di Stoccolma, siamo convinti che anche VAS possa dare un contributo per il futuro di Ecopass.

A partire da settembre, il nostro compito sarà quello di promuovere dei sondaggi e dei momenti di ascolto dei cittadini.

Inoltre, si chiederà l'istituzione di un Tavolo di Lavoro, ampio e partecipato, per la verifica dei risultati e la conseguente definizione di una fase 2 di Ecopass. Un modello di tavolo a cui far riferimento potrebbe essere l'Osservatorio sui Rifiuti e sulla Raccolta Differenziata istituito a Milano ai tempi dell'assessore Ganapini a cui partecipavano tutti i portatori di interessi cittadini sul tema.

Io credo che si debba fare uno sforzo per mettere in campo tutte le risorse e i saperi necessari per migliorare l'esperienza. Questo è quello che chiediamo all'amministrazione milanese, ma anche ai comuni della cintura, alla Provincia e alla Regione, di fare.