

Ambiente Bilancio di sette giorni di tassa d'ingresso. Il Comune: l'obiettivo è ridurre il traffico, non il Pm10

Il ticket di Milano non vince lo smog

Circolano meno macchine, ma le polveri sono sempre oltre la soglia

MILANO — Diciassette giorni «netti» sui primi 20 dell'anno. E tredici di questi giorni consecutivi con le polveri sottili sopra le soglie. Valori di smog saliti fino al triplo dei limiti fissati per la protezione della salute. Questo inizio di 2012 non è diverso dagli stessi periodi degli anni precedenti, ma questa volta la carga di inquinamento si è addensata su Milano proprio mentre la città spedisce la più radicale provvedimento contro il traffico mai applicato in Italia: Area C, la congestion charge che impone un pedaggio da 5 euro per ridurre il numero di auto che entrano in centro. La domanda allora è: perché se diminuiscono le macchine in circolazione non si ab-

bassano le polveri? In realtà la prima risposta a questo interrogativo è già scritta nella «carta costituzionale» cui la giunta di Giuliano Pisapia ha costruito l'Area C. La tassa sulla congestione, lo dice la parola stessa, ha un obiettivo chiaro: ridurre il traffico. L'abbattimento dello smog non è una priorità, nella visione del Comune è considerato come effetto indiretto e minoritario. Una considerazione che discende direttamente dalla mole di studi che nell'ultimo decennio ha definito fonti, meccanismi ed evoluzioni dello smog a Milano e in Lombardia. Conclusione ormai stralunata: è impossibile ridurre in maniera sostanziale le concentrazioni di

smog se si interviene su un'area come il centro di Milano che copre soltanto il 4,5 per cento dell'intero territorio comunale sul quale si muovono 700 mila macchine dei milanesi più 500 mila veicoli che arrivano da un'area metropolitana dove vivono 4 milioni di persone e si incrociano nodi autostradali trafficatissimi. E allora? Bisogna considerare due grandi temi. Il primo: l'Ecopass di Letz la Moratt, rimasto in vigore a Milano per 4 anni dal 2006 al 2011, era anch'esso un pedaggio di ingresso in centro, ma basato sul principio «chi più inquina, più paga». L'obiettivo era quello di ridurre lo smog, ma non è stato raggiunto perché le concentra-



ni generali di polveri sottili nell'area metropolitana milanese non potevano essere «intaccate» (il 2011 è stato ad esempio il peggiore anno degli ultimi 5 per quanto riguarda il Pm10). Isentando le classi di auto più «pulite», l'Ecopass ha determinato il ricambio dei veicoli verso motori sempre più moderni «questo ha portato comunque un beneficio. Solo che, esentando dal pedaggio le auto più nuove, una fine pagava solo il 10 per cento dei veicoli in ingresso in centro e l'effetto deterrente era sempre meno incisivo. Oggi, e arriviamo al secondo tema, con Area C il 90 per cento dei mezzi è sottoposto al pedaggio e gli effetti sono massicci: meno 37 per cento di traffico in

centro città e ingressi tagliati da una media di 122 mila a 77 mila al giorno (tra le 7,30 e le 18,30). Le politiche antimog continuano a concentrarsi sul traffico perché è il primo responsabile del Pm10 in provincia di Milano, fonte del 55 per cento delle polveri prodotte, contro il 29 per cento che deriva dai riscaldamento e negli obiettivi del Comune, è «il primo fondamentale passo per spostare la mobilità di milanesi e pendolari verso i mezzi pubblici e costruire politiche ambientali più vaste che comprendono piste ciclabili, aree pedonali, isole ambientali nitide in condivisione». Fondamentale soprattutto perché attraverso Area C si stima di incassare quei 31-35 milioni di euro l'anno che permetteranno nuovi investimenti in politiche «verdi», altrimenti impossibili.

Gianluigi Santucci

