

L'analisi

Una rivoluzione Oggi pagano 12 auto su cento Poi saranno 92 Interessati 73 mila veicoli



In colonna Il traffico d'ingresso a Milano

La portata della «rivoluzione» si può misurare soltanto sui numeri. Anno 2011, ultimi mesi di Ecopass. In media, ogni giorno, entrano nei Bastioni quasi 65 mila macchine. Con questa proporzione: meno di 7 mila pagano, 58 mila passano gratis (perché appartengono alle categorie meno inquinanti). Anno 2012, prossimo futuro in cui l'Ecopass morattiano diventerà «Area C»: il numero di auto paganti salirà sopra i 56 mila, le macchine a ingresso libero (le «super pulite» elettriche, ibride e gpl) saranno poco più di 5 mila, al resto (circa 3 mila) sarà completamente vietato il passaggio. È solo una sintesi. Ma restituisce la proporzione del rovesciamento: tra tutte le auto che entrano nei Bastioni, quelle che saranno sottoposte al ticket (o vietate) passeranno dal 12 al 92 per cento del totale. Un cambiamento simile riguarderà i furgoni del trasporto merci, con i paganti che passeranno da poco più dei 3 mila attuali, ai 7 mila futuri (su un totale di circa 8.300). Fino a qui, però, emerge soltanto la fotografia «in negativo». Quella dell'impatto economico sulle tasche dei cittadini.

Gli studi dell'Agenzia per la mobilità del Comune, quelli su cui si fonda la nuova *congestion charge*, permettono allo stesso tempo di descrivere gli

effetti in positivo: quelli sul traffico. I poco più di 73 mila mezzi che arrivano in centro, quelli di cui abbiamo parlato sopra, non si limitano a un solo passaggio. Entrano ed escono molte volte al giorno, dentro e fuori dai Bastioni, e quindi pur pagando un solo ticket producono un volume di traffico di circa 130 mila ingressi/passaggi sotto le telecamere. Ecco, in base agli studi preliminare del Comune, quando l'«Area C» sarà operativa quegli ingressi saranno fra i 31 e i 38 mila in meno. Tradotto: dei 73 mila mezzi che pagano un ticket, almeno 20/22 mila smetteranno di entrare nei Bastioni e (questo è quel che si augura il Comune) una buona parte di quegli automobilisti lascerà la macchina a casa per passare ai mezzi pubblici.

Se questa è la cornice, la stima d'impatto economico sui cittadini (al di là dell'incasso totale stimato da Palazzo Marino di 31/34 milioni) deve tener conto delle abitudini personali. Sono ancora gli studi dell'Amat a spiegare che circa il 70 per cento dei mezzi che entra nei Bastioni lo fa meno di 5 volte in un anno. Conseguenza: per tutti questi automobilisti o trasportatori, la nuova *congestion* porterà una spesa di 25 euro l'anno. Il dieci per cento dei mezzi entra dalle 6 alle 10 volte l'anno e quindi affronterà un costo variabile fra 30 e 50 euro. Come dire: secondo le stime del Comune, le regole della nuova «Area C» comporteranno per la maggior parte dei milanesi una spesa accettabile a fronte dei benefici sulla riduzione del

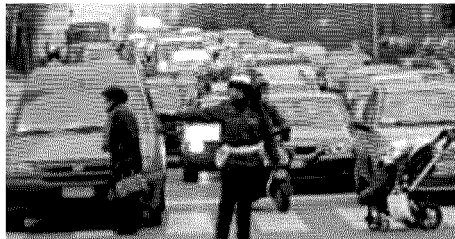
traffico. All'estremo opposto c'è però quel dieci per cento di automobilisti che entra in centro più di 30 volte l'anno, tra cui un due per cento che fa addirittura più di 75 passaggi, per cui la spesa potrebbe schizzare dai 150 ai 400 euro. Saranno le vittime dell'«Area C». Oppure, abbandonata l'auto, i primi testimonial della nuova Milano «ecologica».

Gianni Santucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

Pagherà il 92 per cento dei mezzi



La portata della «rivoluzione» si può misurare soltanto sui numeri. Anno 2011, ultimi mesi di Ecopass. In media, ogni giorno, entrano nei Bastioni quasi 65 mila macchine. Con questa proporzione: meno di 7 mila pagano, 58 mila passano gratis (perché appartengono alle categorie meno inquinanti). Anno 2012, prossimo futuro in cui l'Ecopass morattiano diventerà «Area C» di Pisapia con l'obiettivo di ridurre i veicoli in strada a prescindere da quanto inquinano: il numero di auto paganti salirà sopra le 56 mila, le macchine a ingresso libero (le «super pulite» elettriche, ibride e gpl) saranno poco più di 5 mila, al resto (circa 3 mila) sarà completamente vietato il passaggio.

I commenti

Negozianti soddisfatti I referendari: osare di più

A PAGINA 3

A PAGINA 3 Santucci