

Cari Amici,

vi chiedo pazienza e attenzione più del solito per arrivare fino alla fine di questa mail, ma vi assicuro che ne vale la pena perché la partita in corso è strategica per la qualità della vita urbana a Milano.

Dopo la delibera di Giunta che ha approvato la trasformazione di Ecopass in congestion charge, il primo impulso è stato quello di festeggiare, perché si tratta di un risultato ottenuto grazie ai cinque referendum, come generosamente ricordava il Corriere sulle pagine nazionali lo scorso 5 novembre. La partecipazione e il senso civico dei cittadini milanesi che, come voi, hanno promosso e partecipato alla grande campagna referendaria, ha trasmesso alla politica milanese quello che spesso manca a chi amministra la cosa pubblica: un pizzico di coraggio. Senza quella spinta referendaria, senza quell'iniezione di coraggio civico, scrive il Corriere e io condivido pienamente, *“in questi mesi la Giunta Pisapia non avrebbe avuto una copertura politica così massiccia per concepire un ticket molto vicino al modello Londra”*.

Portato a casa il risultato e posati i bicchieri del brindisi, dobbiamo però esaminare in modo neutro i potenziali effetti reali del provvedimento, separando la propaganda dalla realtà dei fatti, perché la delibera si discosta in alcune parti non marginali dalla proposta di indirizzo scaturita dal referendum cittadino. E' rimasto immutato il confine dell'area tariffata, sono però cambiate tariffe e regole.

E' una storia che inizia nel 2008. Durante l'applicazione di Ecopass (2008-2011), le cose funzionavano così: la gran parte dei mezzi che accedevano ai Bastioni (circa 85%) erano esentati dal pagamento del pedaggio e, per la ristretta quota di veicoli paganti, le tariffe erano sostanzialmente le seguenti: 2 euro per le auto private (trasporto passeggeri), 5 euro per i veicoli commerciali (furgoni e mezzi pesanti per trasporto merci, ecc). Prima che venisse avviato Ecopass, i mezzi per il trasporto merci rappresentavano il 15% del numero totale di veicoli in accesso al centro, ma avevano il maggiore impatto complessivo (35%) su traffico e inquinamento, per numero di accessi e quantità di km percorsi.

Con l'avvio di Ecopass i veicoli commerciali si trovano dunque costretti a pagare 5 euro. Cosa succede? Nessun negozio chiude, nessun artigiano dichiara bancarotta: semplicemente, iniziano a

circolare veicoli meno inquinanti (chi può, investe nella rottamazione acquistando un mezzo a ridotte emissioni inquinanti, esentato dal pedaggio) e in numero minore rispetto a prima (il pedaggio induce gli operatori a razionalizzare l'attività di distribuzione).

Contestualmente, dal 2008 viene potenziato il servizio di trasporto pubblico. Problema risolto? Niente affatto, perchè nonostante gli indubbi benefici di Ecopass rimangono aperti tre nodi cruciali:

- 1) nonostante le dichiarazioni formali (ogni centesimo incassato verrà investito nella mobilità sostenibile) nessuno strumento di gestione contabile trasparente viene attivato per destinare ogni risorsa incamerata da Ecopass al trasporto pubblico, e per consentirne il controllo da parte dei cittadini (fondo vincolato, borsino Ecopass sul sito del Comune): in sostanza, il pedaggio confluisce in modo indistinto nel grande calderone del bilancio comunale;
- 2) nonostante la riduzione e la "ripulitura" dei mezzi commerciali, furgoni e camion continuano a rappresentare un problema a causa della mancata regolamentazione degli orari di carico/scarico e transito. O meglio: la regolamentazione formalmente esiste, ma non essendo soggetta al controllo delle telecamere ai varchi Ecopass, è come se di fatto non esistesse;
- 3) il rinnovo del parco veicolare aumenta progressivamente il numero di veicoli esentati dal pedaggio e, di conseguenza, riduce progressivamente i benefici di Ecopass in termini di riduzione di traffico (e quindi di inquinamento).

I cinque referendum cittadini sull'ambiente e la qualità urbana a Milano, promossi nel giugno 2010, propongono un provvedimento semplice ed equo: trasformare Ecopass in congestion charge con due sole tariffe: 5 euro per i veicoli privati, 10 euro per i veicoli merci. Questo serve a ridurre notevolmente il carico di traffico e smog in centro e nel resto della città, a indurre una ulteriore razionalizzazione del traffico commerciale e, parallelamente, a finanziare una serie di interventi senza i quali Ecopass/congestion charge servirebbe solo a fare cassa: acquisto di nuovi bus, tram e metropolitane; estensione della rete ciclabile, bike sharing e car sharing; aumento corsie preferenziali; pedonalizzazioni.

Arriviamo così ad "Area C", il nuovo provvedimento sperimentale

varato lo scorso venerdì dalla Giunta che, da gennaio 2012, prenderà il posto di Ecopass. Cosa prevede rispetto ad Ecopass, e rispetto alla proposta del referendum cittadino?

- 1) tariffa di 5 euro per i veicoli privati (con alcune eccezioni) senza distinzione di classe Euro;
- 2) tariffa di 3 euro per i veicoli commerciali (furgoni, camion, ecc) + pagamento a parte della sosta (anche se non esistendo di fatto controlli - ci sono 50 milioni di euro/anno di mancati introiti nelle casse comunali a causa della mancata riscossione della sosta su strada - significa 3 euro e basta.

Il punto 1) è perfettamente in linea con quanto votato dai cittadini milanesi; il punto 2) no, anzi è diametralmente opposto (con grande e comprensibile soddisfazione pubblicamente espressa dal rappresentante della Confcommercio, Simonpaolo Buongiardino). Per i milanesi residenti in “Area C”, anziché a un abbonamento scontato l’Amministrazione concede per 40 accessi gratuiti, e poi pedaggio scontato.

La situazione è paradossale: il provvedimento adottato è in linea con il principio di “congestion charge” sancito dal voto referendario (i veicoli tariffati passeranno dall’attuale 13% a oltre il 90%); ma i suoi effetti materiali rischiano di essere condizionati dalla scelta di premiare proprio quella categoria di veicoli maggiormente responsabili del congestionamento e traffico urbano (scelta non inaspettata: il fatto che l’assessore Maran partecipasse alle trattative su traffico e smog accompagnato non dall’Assessore alla Salute ma dall’assessore al Commercio, doveva pur significare qualcosa...). Perché concedere ai veicoli commerciali, rispetto a Ecopass, un quasi dimezzamento della tariffa in modo incondizionato (cioè non legato ad alcun vincolo di orari, accessi, ecc)?

Le casse di merci, sostengono i commercianti, non possono essere trasportate sul tram: per i veicoli commerciali che accedono al centro non esiste l’alternativa del trasporto pubblico. Assolutamente vero. Ma perché non legare la concessione di agevolazioni al rispetto di determinate finestre orarie, al di fuori degli orari di punta? La soluzione era semplice, a costo zero: applicare la tariffa ridotta solo ai veicoli commerciali che accedono all’area tariffata fra le 9.30 e le 16.30, in modo da togliere furgoni in transito e in sosta su doppia e tripla fila

negli orari di punta, consentire una migliore velocità commerciali dei mezzi ATM di superficie, ridurre congestionamento (e quindi smog) e migliorare alla fine le stesse prestazioni del settore commerciale (il tempo è denaro).

I commercianti non gradiscono regole e norme che modifichino abitudini consolidate (anche se potrebbero risultarne anch'essi beneficiati, come per la pedonalizzazione di alcuni assi commerciali); e anche questa volta hanno vinto. Potranno entrare e circolare a qualunque ora del giorno, pagando 3 euro anziché 5.

Crediamo che sia indispensabile monitorare con attenzione gli effetti di questa scelta, perché il rischio concreto è che si inneschi una dinamica opposta a quella registrata nel primo periodo di Ecopass: un incentivo alla diffusione dei mezzi di trasporto delle merci, con strade urbane trasformate in “grande magazzino diffuso” del sistema logistico. Come promotore dei cinque referendum e portavoce del comitato MilanoSiMuove, mi impegno a continuare quest'opera di informazione nei confronti dei cittadini.

L'attuale amministrazione conferisce una certa importanza (e conseguenti risorse) al sistema dei social network per comunicare con i cittadini (facebook ed altro).

Proprio per questo, confido che venga realizzato il minimo sindacale: da gennaio 2012, sul sito del Comune di Milano, il “borsino Area C” con in chiaro tutte le entrate ricavate dal pedaggio e la loro puntuale destinazione per il potenziamento della mobilità sostenibile, attraverso la costituzione di un fondo vincolato: questa è la condizione per informare in modo trasparente i cittadini e per finanziare tutte le opere indispensabile per poter poi estendere l'area protetta al di fuori dei Bastioni.

Fate girare la presente comunicazione il più possibile e fatemi sapere che ne pensate.

Informazione è partecipazione!

Un caro saluto a tutti e grazie, a presto

Enrico Fedrighini