

# Meno incidenti, ma le polveri restano nell'aria

MILANO — Ai critici e agli eco-scettici basta il rapporto costi/benefici per dichiarare il fallimento di Ecopass: i milanesi hanno versato al Comune 18 milioni di euro in ticket per eliminare «lo 0,77 per cento» delle polveri sottili che inquinano Milano. Gli ecoentusiasti e i sostenitori della «fase 2» ammettono che sì, l'effetto iniziale s'è alleviato, il traffico piano rimonta e lo smog risale, ma per questo bisogna rilanciare l'Ecopass, potenziarlo, e allargare i divieti, non cancellarli. Motivi sparsi: la chiusura del centro alle vetture più vecchie ha ridotto code, incidenti e veleni (meno 14 per cento), incrementato i passeggeri di bus e metrò, tagliato oltre un milione di ore d'ingorghi e fatto risparmiare tempo per 9,3 milioni di euro. Ma ai critici non basta: il ticket, dicono, non ha prodotto «l'auspicata diminuzione dell'inquinamento». L'ha scritto la rivista scientifica *Epidemiologia e prevenzione*. Tra i critici ci sono anche i medici.

Un anno e sette mesi di Ecopass. Milano ha accesso le telecamere sui 43 varchi d'ingresso alla Cerchia dei Bastioni nel gennaio 2008 (costo: 15 milioni di euro). Chi entra,

## Ricorsi

Una scrivania sommersa di fascicoli: sono le centinaia di ricorsi che i milanesi hanno presentato contro le multe per l'Ecopass

con un'auto inquinante, paga: tariffe differenziate in base alla «classe» del veicolo, esenzioni per le vetture benzina Euro 3 e 4 e per i diesel Euro 4. Nel primo anno di applicazione, il ticket antismog ha (quasi) raggiunto gli obiettivi dell'amministrazione su polveri, traffico e mobilità sostenibile. Nel 2009, a regole immutate, è iniziato il declino. La «lenta morte» dell'Ecopass ha due ragioni di fondo: il ricambio fisiologico delle auto e la proroga dell'esenzione per i diesel Euro 4 (bocciata dal

Tar per il 2010). Nella zona a traffico limitato entrano oggi 79 mila veicoli al giorno, 11 mila in meno rispetto all'era pre Ecopass: ma la quota di vetture paganti è già calata del 20 per cento nel 2009 rispetto al 2008 (12.640 anziché 15.800). Il traffico, tuttavia, è rimasto stabile «grazie alla crescente abitudine all'uso del mezzo pubblico». Dicono i funzionari del Comune: fortuna che c'è la crisi, ha salvato l'Ecopass. Non ditelo ai giudici di pace: sono sommersi dai ricorsi per le multe «ingiu-

ste». Tra sanzioni su quattro, in media, vengono annullate: «Il Comune non produce la documentazione che dimostrerebbe la legittimità dell'istituzione della zona a traffico limitato». Non si presenta in aula.

Premessa: l'Ecopass ha «indubbi meriti oggettivi per quanto riguarda il messaggio educativo e gli effetti sulla circolazione stradale». Ma la rivista *Epidemiologia e prevenzione* ha svelato anche le ombre del caso Milano. I risultati «suggeriscono che tale provvedimento non sia in grado di produrre variazioni apprezzabili nei livelli d'inquinamento». Tesi e analisi: al Comune che misura il calo del Pm10 in area Ecopass (meno 14 per cento), i medici rispondono con un calcolo dell'impatto su tutta la città (meno 0,77).

Nel 2008, per la prima volta, il livello del Pm10 era sceso sotto la soglia d'allarme di 50 microgrammi per metro cubo d'aria, a quota 43: dall'inizio del 2009 la media è risalita a 45. Per la cronaca: non lo dice il Comune, bisogna incrociare i dati dell'Arpa. Da sette mesi l'amministrazione non pubblica più le relazioni mensili sull'Ecopass.

**Armando Stella**

