

Milano come Londra, si **paga** per circolare in centro. Anche i **residenti** versano soldi. Ecco la storia di decisioni **demagogiche** che hanno portato il **capoluogo lombardo** a chiedere la gabella agli **automobilisti**



# Un mese di **Area C** deliri e contraddiz

**Q**UESTA VOLTA hanno avuto l'onestà di chiamarla col suo vero nome: cioè **tassa speciale** per chi circola in città. A dire il vero, per spaventare meno e non perdere troppi elettori, l'hanno battezzata in inglese *congestion charge*. Così fa molto più fino e appare una **tassa giustificata**: se c'è la congestione il sindaco deve prendere provvedimenti. Quali? Il primo in assoluto, adottato a Londra, a Oslo, a Tokio, cioè nelle città ove si paga per entrare, sarebbe quello di destinare tutte le strade del centro al traffico, non alla sosta: quindi liberare le arterie di scorrimento dalle auto e velocizzare la circolazione. Ma per togliere le auto avremmo dovuto contare su precisi regolamenti comunali: obbligo per i costruttori dei nuovi edifici di dotare con

almeno due box ogni appartamento, anche piccolo. Ma i politici del passato non sapevano cosa fosse la lungimiranza. Così abbiamo palazzi con tanti bei negozi al pian terreno e neppure un posto macchina sottoterra. Ora bisognerebbe costruire parcheggi condominiali sotto le strade (sotterranei, non di superficie come ha fatto Milano negli ultimi anni). Ma l'attuale sindaco di Milano appartiene a quella parte politica che ne ha sempre avversato la costruzione. Quindi pochi garage sottoterra e ancor meno speranze per il futuro. Allora bisognerebbe migliorare i servizi pubblici, renderli competitivi per frequenza e comodità, e soprattutto costruire parcheggi di interscambio perché la metropolitana non arriva – e non arriverà – sotto casa. E qui casca

l'asino, perché gli spazi per l'interscambio non ci sono più. Pochi, striminziti e sempre pieni quelli esistenti.

Quindi siamo punto e a capo. Ma la politica esige le sue vittime. E ha bisogno di soldi, molti soldi. Chi spremere? Gli automobilisti, diamine! Senza riguardo per nessuno: né residenti né alle Euro 5, né a chi ha il Fap né a chi va a GPL. Così Milano ha tassato quasi tutti quelli che entrano in centro. Fanno congestione e vanno tassati. *Congestion charge*: elisir per chi odia il giocattolo, olio di ricino per chi lo usa.

## **VEDIAMO LE REGOLE**

La cerchia dei Bastioni è delimitata da 43 varchi dotati di telecamere, ma 7 di essi so-



# zioni

no solo per i mezzi pubblici, guai a passare da lì. Le telecamere rilevano solo gli ingressi e trasmettono il dato a un elaboratore in grado di riconoscere il tipo di veicolo e la tariffa relativa. Chi ha pagato il ticket, tuttavia, non ha accesso alle corsie preferenziali e alle ZTL all'interno dell'area C. Non pagano nulla, ingresso libero, i veicoli elettrici, le moto e i motorini. Fino al 31 dicembre 2012 non pagheranno nulla neppure i veicoli ibridi, bi-fuel o quelli alimentati a metano o a GPL. Ibridi: un bel *passé-partout* per far figurare consumi da sballo – ma non del tutto veri – in città. Bi-fuel: retaggio insulso di bio-etanolo, che ormai è stato pluri-condannato da ogni organi-

## **Prove generali di desertificazione**

*Ecco come appariva corso Venezia, a Milano, nei primi giorni di applicazione della congestion charge. Circolano solo motorini, auto di residenti (40 ingressi gratis) e alcuni tipi di auto, esentate perché demagogicamente considerate ecologiche. Ma l'anno prossimo anche ibride, bi-fuel, Gpl e metano dovranno pagare. E sarà deserto.*

simo internazionale quale soluzione che peggiora l'ambiente, la CO<sub>2</sub> e affama i popoli. Alimentazione a metano e a GPL, che oltre agli incentivi e alla quasi assenza di accise sul carburante a Milano beneficavano, per un anno, di un trattamento di tutto favore. Dovranno invece pagare ben 5 euro ad ogni ingresso:

- i veicoli a benzina Euro 1, 2, 3, 4 e 5;
- i veicoli diesel Euro 3 con Fap, 4 e 5;
- fino al 31 dicembre i diesel Euro 3 senza Fap, purché appartenenti a residenti o a domiciliati con box all'interno della cerchia. Saranno invece sempre vietati gli ingressi per:
- diesel Euro 0, 1, 2;

segue a pagina 38

- diesel Euro 3 senza Fap;
- veicoli a benzina Euro 0;
- veicoli (merci o passeggeri) di lunghezza superiore a 7 metri.

## COME È BUONO LEI

Con molto cinismo la Giunta meneghina ha stabilito che il ticket costa 5 euro. Come dire a tutti, esclusi i parenti di zio Paperone: *“non venite in macchina, perché poi c'è da pagare anche il posteggio e non arriverete a fine mese”*. Però, con grande generosità, la Giunta ha permesso di andare e venire quante volte si vuole durante la giornata, con un solo ticket. I milanesi, si sa, hanno il cuore grande. Si può anche comprare un abbonamento da 30 o 60 euro che funziona automaticamente, con ticket a scalare, anche in giorni non consecutivi.

I residenti pagano solo 2 euro al giorno, ma devono registrarsi (entro il 17 marzo) perché il cervellone deve sapere prima quale tariffa applicare. A loro viene inoltre concessa una dotazione iniziale di 40 ingressi gratuiti nella zona a pagamento.

Coloro che possiedono invalidità motorie possono accedere all'area C con veicoli a benzina euro 0 e a gasolio euro 0, 1, 2 e 3, muniti di contrassegno, solo se il titolare è a bordo del veicolo e solo se la targa è stata preventivamente comunicata al cervellone. Analoga comunicazione della targa va effettuata se la vettura ha un impianto a GPL o a metano, installato dopo l'acquisto.

## UMORISMO E PUBBLICITÀ

Con una buona dose di umorismo o di demagogia, fate voi, il Comune ha comunicato un elenco di obiettivi attesi con la *Congestion Charge*. Che sono:

- riduzione del traffico nella cerchia dei Bastioni;
- riduzione delle emissioni inquinanti da traffico nella cerchia dei Bastioni rispetto allo stato attuale. In particolare per PM10 allo scarico e PM10 totale.

Primo. Avremmo voluto vedere se con una sberla da 5 euro non c'era da aspettarsi una bella riduzione del traffico! E' stata del 40% nelle prime due settimane di *congestion charge* (che è partito il 16 gennaio scorso). Si sono registrati 50 mila ingressi quotidiani in meno rispetto alla media della settimana precedente, quando c'era libertà di circolazione per tutti.

Fra l'altro, si sono contate oltre 1000 infrazioni al giorno, probabilmente da parte di automobilisti male informati, ignari o stranieri. Sì, perché si tratta di veicoli che non avrebbero potuto entrare in centro neppure pagando il pedaggio, erano cioè euro 0 a benzina e



## Occhi elettronici e varchi famelici

*Piantina della Cerchia dei Bastioni di Milano, la famosa Area C. È dotata di 43 varchi con telecamere e cartelli, come nella foto sopra. Se la tassa d'ingresso verrà mantenuta nei prossimi anni, è prevedibile che il centro della capitale lombarda si svuoterà. Difficilmente, infatti, le coppie giovani abiteranno downtown. Meglio cercare casa e lavoro in periferia.*

diesel 1,2 e 3. C'è da attendersi un bel contenzioso. A fine anno, il traffico potrebbe diminuire ulteriormente visto che da quella data saranno escluse corpose categorie di ibride e di alimentazione a gas.

Secondo. Avevamo già scommesso col precedente sindaco Moratti che saremmo andati in ginocchio a palazzo Marino, con tutta la redazione di *auto*, se il programma lanciato nel 2006 in occasione del primo Ecopass –

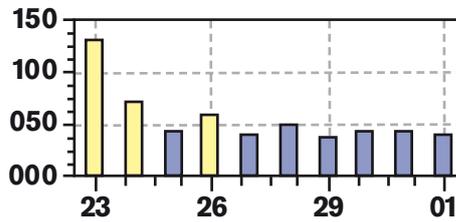
*“ridurremo il PM 10 del 30%”* – si fosse realizzato anche solo per il 5%. Regolarmente abbiamo vinto, ma era una scommessa troppo facile. Basta sapere che il PM10 è ormai attestato in tutte le metropoli d'Europa attorno al valore di 45-50 microgrammi/m<sup>3</sup> e che da qui non si schioda perché siamo vicini alla soglia naturale, al rumore di fondo, qualunque provvedimento si prenda.

Intelligentemente, ora la Giunta non fa promesse numeriche, scrive solo che l'obiettivo è quello di *“dimezzare il traffico e le emissioni inquinanti”*. Poi, entra nel dettaglio e parla di



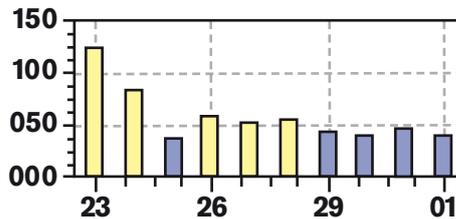
## I PRIMI 10 GIORNI DI PM10 DENTRO E FUORI L'AREA C

CENTRALINA VIA SENATO - DENTRO AREA C (Valore limite 50 microgrammi/m<sup>3</sup>)



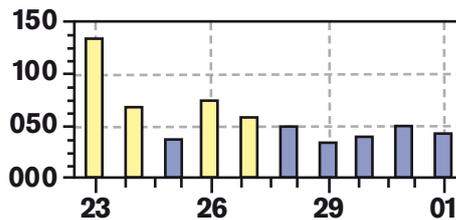
Ecco come si è comportato il PM 10 nella settimana dal 23 gennaio al 1 febbraio nelle tre centraline di Milano che misurano le polveri. In verticale i microgrammi di PM 10 per metro cubo di aria, in orizzontale il giorno relativo. In giallo, i 3 giorni di superamento del limite; in azzurro i 7 al di sotto.

CENTRALINA DEL VERZIERE - DENTRO AREA C (Valore limite 50 microgrammi/m<sup>3</sup>)



Questa centralina, come quella di sopra, si trova al centro di Milano, vicino al Duomo, quindi all'interno dell'Area C. Ma, nonostante un traffico ridotto del 40% - grazie alla congestion charge -, ha fatto registrare 5 giorni di superamento del limite e risulta addirittura peggiore della centralina fuori dell'Area C.

CENTRALINA VIA PASCAL - CITTÀ STUDI - FUORI AREA C (Valore limite 50 microgrammi/m<sup>3</sup>)



Questo è il comportamento delle polveri a Città Studi (lontani dall'Area C), ove il traffico non è diminuito, ma accresciuto. Come si vede i giorni di superamento sono 4, uno meno che al Verziere: è la conferma - nota - che le polveri non sono correlate al traffico ma dipendono da altri fattori.



## NUOVA MAPPA DIGITALE

### Così **Garmin** ti difende dall'Area C

**FATTA L'AREA C**, trovata la soluzione (non l'inganno...) che può agevolare, almeno in parte, la vita degli automobilisti che cercano di districarsi nel traffico del centro di Milano. Il tutto sotto forma di un'innovativa e pratica mappa digitale della Garmin. L'azienda, leader mondiale nella navigazione satellitare, ha messo a disposizione la piantina dell'Area C per tutti i navigatori della propria gamma. Disponibile in download gratuito sul sito [www.garmin.it/download](http://www.garmin.it/download), questa solu-

zione è stata creata insieme al Comune di Milano e aiuta concretamente gli automobilisti a rapportarsi in modo consapevole con la nuova regolamentazione dell'accesso all'area "ZTL Cerchia dei Bastioni". Punti di forza della mappatura sono l'inclusione delle fasce orarie in cui i varchi alla famigerata Area C sono disattivi, permettendo così il transito senza il pagamento del ticket, e la lista di tutti i parcometri abilitati al pagamento del ticket.

riduzione del PM 10 totale e del PM 10 da traffico. A parte il fatto che, prima di parlare di PM 10 totale, il Comune di Milano dovrebbe sottrarre quelle polveri che non provengono dalla combustione, ma da fonti naturali, ci sembra un po' improbabile che il Comune conosca ogni giorno il PM10 da traffico. Da quale traffico?

Per chiarirci vi mostriamo il responso delle centraline nelle prime due settimane di *congestion charge*, a partire dal 16 gennaio scorso. Sono dati ufficiali ARPA (agenzia regionale per l'ambiente), misurati nelle 3 centraline che monitorano il PM 10 nell'area di Milano:

2 all'interno della cerchia dei Bastioni ( in via Senato e al Verziere) e una molto lontano, in Città Studi (in via Pascal). Come rivelano chiaramente i diagrammi non c'è alcuna differenza fra le polveri nel centro della città e quelle in periferia. Il resto è... pubblicità.

Quanto alla differenza fra PM 10 da traffico e PM 10 totale, vi rimandiamo a ciò che spiega l'Agenzia regionale per l'ambiente, e cioè che solo una percentuale di particolato (dal 20 al 30%) è emessa da scarichi industriali, domestici e dei motori (e si chiama PM 10 primario). La parte maggiore è invece il risultato di reazioni chimiche di composti (anche

naturali) presenti nell'atmosfera. Ebbene, l'Arpa ha pubblicato la tavola a fianco nella quale si mostra quanto particolato primario è prodotto nella combustione di gasolio, metano, GPL e legna: quest'ultima (camini, forni, stufe e incendi) è responsabile per oltre il 95% del PM 10 primario.

## QUANTO RENDE LA TASSA

Poiché entrano circa 80.000 auto al giorno, a 5 euro l'una sarebbero 400.000 euro al giorno. Fantasie. Noi scommettiamo che

in questo momento non arrivano neppure a 80.000 euro. E siamo stati larghi, perché fra residenti e auto esentate quelli che veramente pagano 5 euro si contano sulle dita di una mano. Perfino Lexus e Porsche ibride entrano gratis, per non contare le decine di migliaia di miracolati a gas e a Gpl (che magari vanno a benzina).

E a fine anno gli introiti dovrebbero calare drasticamente se le categorie care agli ecologisti non godranno più della protezione.

Forse il Comune sa che il gruzzolo è a rischio, perché già mancano i soldi per le telecamere di due strade (via Parini e via Appiani) ove ci sono i cartelli per i divieti, le strisce sulla carreggiata e le indicazioni, ma manca l'occhio elettronico. Così non si paga. Però se uno oltrepassa queste vie, credendo in buona fede, di averla fatta franca, le telecamere le trova più avanti.

Poi ci sono altre incongruenze. Per esempio: alcune strade dell'area C (sembra siano una trentina) sono a senso unico, in uscita dal centro. I residenti di queste strade, per tornare indietro devono uscire e rientrare da un altro varco. Pagando quindi un ticket non dovuto. Il quotidiano "Il Giorno" di Milano riporta i consigli che avrebbero elargito i vigili ai malcapitati: "Faccia quel tratto a marcia indietro" oppure "Cobra la targa con un fazzoletto". Umore puro.

## INACCETTABILE LO STOP AL DIESEL

Quella poi di aver escluso le diesel Euro 3 dall'ingresso a pagamento (solo i residenti potranno accedere e solo sino alla fine dell'anno) è una manovra che sconcerta chi capisce qualcosa di motori. In nessun Paese al mondo avrebbero adottato un provvedimento simile. La UE impone agli amministratori di dimostrare che ogni misura adottata limitando la circolazione di determinati veicoli ha raggiunto poi l'obiettivo prefisso. Altrimenti si tratta di un vero abuso di potere. Ma limitare la circolazione di un diesel Euro 3 è provvedimento privo di ogni significato scientifico e colmo di demagogia. Le diesel Euro 3 sono state prodotte e vendute fino a tutto il 2006 e sono dotate di common rail e di gestione elettronica della combustione. Non fumano più come le diesel di 20 anni prima e il particolato da loro emesso è il 95% meno di quello ante common rail. Imporre il divieto di usarle a Milano, anche pagando il ticket, significa di fatto vietare a un cittadino di usare una vettura acquistata solo 5 anni fa. Significa, da parte di chi vuol farsi passare per ecologista, discriminare senza motivo un veicolo che produce il 30% meno di anidride carbonica e consuma altrettanto meno di qualunque auto a benzina. Significa voler incentivare a ritmi forsennati il rinnovo del parco, senza alcuna vera ragione ambientale. Alla faccia di chi non ha i soldi per comprarsi l'ultimo grido. Le auto di oggi du-

## La pendenza del valore di CO<sub>2</sub>

Molti finti ecologisti pongono tanta enfasi sulla riduzione dell'anidride carbonica, però sono a priori nemici dei diesel, anche di quelli moderni, come un Euro 3, che a parità di potenza riducono di oltre il 25% la CO<sub>2</sub> emessa. Altri tipi di auto (ibride, a gas e ad alcol) fanno solo credere di poter ridurre la CO<sub>2</sub>: nella pratica la peggiorano.



## L'AGENZIA PER L'AMBIENTE FA LUCE SULLE POLVERI

Combustibile	% calore prodotto	PM10 (g/ unità di calore)	PM10 (t/anno)	% emissione
gasolio	48,8%	6,0	87	1,6%
GPL	27%	0,2	1,4	0,02%
metano	82,8%	0,2	42	0,8%
legna	77%	282,7	6.611	87,7%

rano molto di più di quelle di un tempo, non devono rifare le valvole, cambiare le candele e l'olio ogni 10.000 km, a 100.000 km sono ancora nuove, possiamo davvero considerarle vecchie, insicure e inquinanti, come troppa parte della stampa e delle amministrazioni vuol far credere?

## MILANO COME SINGAPORE

Siamo stati a Singapore qualche mese fa. Siamo rimasti letteralmente scioccati dal traffico silenzioso, limitato e ordinato: tante Rolls Royce, Bentley, Porsche, Ferrari, Lamborghini, Audi, Bmw e il meglio dei Suv giapponesi e coreani. Solo per pochi, solo per ricchi. Dopo pochi minuti abbiamo realizzato il merito del miracolo: ad ogni chilometro c'è un portale che attinge la tassa da una macchinetta piazzata sul

cruscotto. È un vero tassametro mangia soldi, che si compra in banca e si ricarica quando è vuoto. Una *congestion charge*, proprio come a Milano. Che il sindaco Pisapia e la sua Giunta abbiano in animo di far diventare Milano come Singapore? Siamo già sulla strada giusta. Paghiamo già una tassa al momento dell'acquisto (proporzionale al prezzo della vettura, la chiamano Iva), poi ne paghiamo un'altra per poter dire che è veramente nostra (si chiama imposta di iscrizione al PRA, ed è proporzionale alla potenza). Quindi paghiamo un bollo annuale per stare fermi (lo chiamano tassa di proprietà e aumenta con l'età), poi paghiamo le tasse sui chilometri percorsi (si chiamano accise sulla benzina). Ora vogliono farci pagare la gabella per entrare in città. Pardon, nei bastioni della capitale lombarda. Proprio come nel Medio Evo. Non c'è più religione. ○

TUTTE LE "CONGESTION CHARGE" NEL MONDO

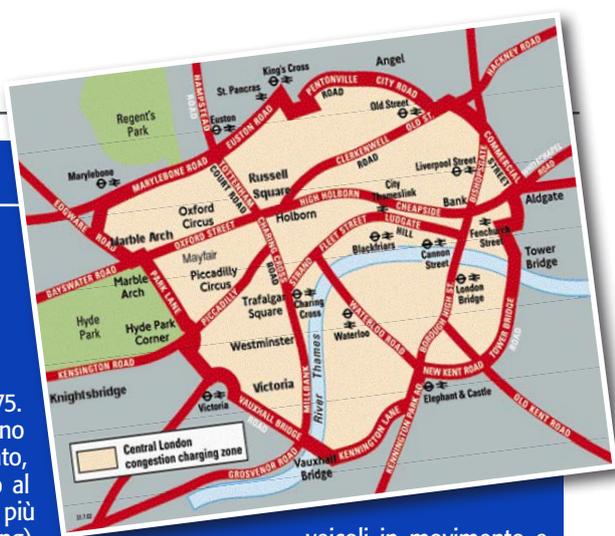
# Da Londra a Singapore il centro si paga salato

**IL TICKET** da pagare per l'accesso a zone a traffico limitato delle metropoli non tocca solo a noi. Nella rete c'è caduto anche Barack Obama, che nello scorso maggio in visita a Londra ha dovuto pagare una multa. La Cadillac presidenziale e le altre auto del corteo non acquistarono il ticket e furono multate di 120 sterline. L'ecopass nella City di chiama "Congestion Charge" ed è entrato in funzione nel 2003 in tutta la City, ma nel 2007 è stato esteso in ulteriori zone ad ovest. Il costo è di 10 sterline al giorno (circa 12 euro) tra le 7,30 del mattino e le 18. Carissime la multa (120 sterline, 60 se si paga entro due settimane) oltre al ritiro dell'auto se colti in flagrante. Ma Londra non è l'unica città del Regno Unito ad applicare questo sistema, c'è anche la Manchester Congestion Charge". Il modello inglese non ha sfondato a New York. Nel 2006 il sindaco Micheal R. Bloomberg cercò di istituire un "congestion pricing", con un pagamento di 8 dollari per le auto e 21 dollari per i "truck" che entravano a Manhattan sotto la 86esima Strada tra le 6 e le 18, dal lunedì al venerdì. Il progetto fu bocciato.

Il metodo funziona invece a Stoccolma, con la Stockholm Congestion Tax, che ha anche un'applicazione su iTunes. Il pedaggio per le zone centrali, nove quartieri, approvato con un referendum nel 2006, ha varie fasce di prezzo orarie. Non si paga dalle 18,30 alle 6,30, il massimo per una giornata è di 60 sek (circa 6,30 euro) di 20 sek (2.10 euro) per ora. In Norvegia un sistema simile è adottato a Oslo e Trondheim.

Va detto che Singapore a questo sistema c'è arrivata trent'anni prima, con l'Area Licen-

sing Scheme (ALS) introdotto nel 1975. Si tratta un sistema di pedaggio urbano basato sul rilascio, dietro pagamento, di permessi (cartacei) per l'accesso al centro. Dal 1998 è stato sostituito dal più evoluto ERP (Electronic Road Pricing), che attraverso 42 varchi elettronici controlla l'accesso dei veicoli privati all'area centrale, ovvero per una superficie pari a circa 7 km quadrati, a un prezzo variabile, a seconda dell'orario e della zona di accesso, dai 2 ai 15 dollari. L'ultimo passo è l'evoluzione su base GPS in grado, allo stesso tempo, di tracciare i



veicoli in movimento e di addebitare agli stessi l'importo dovuto per il pedaggio. Grazie al sistema ERP, il punto di partenza e di arrivo del veicolo, nonché tutto il percorso possono essere tracciati così da assicurare agli automobilisti informazioni sempre aggiornate in tempo reale sul traffico.

Francesco Forni



## Nella dawn-town di Singapore si paga da 30 anni

Il centro di Singapore (sotto) è soggetto a pedaggio dal lontano 1975. L'accesso nella congestion charge di Londra (in alto) costa 10 sterline al giorno. La multa per l'infrazione è di 120 sterline.

