Ecopass: ingiustizia è fatta

La tassa sulle auto a GPL e metano smentisce i proclami ecologici sull'Area C. **Danni economici ed incertezza** sono le parole d'ordine di simili scelte

Testo di **Maurizio Gussoni**

Da febbraio, a Milano, per entrare in centro (Area C) anche le auto alimentate a GPL ed a metano dovranno pagare il ticket di ingresso, a differenza delle vetture ibride che continueranno ad entrare gratis et amore Dei.
Ma è del tutto corretta la sperequazione tra veicoli ecologici messa in essere dal Comune di Milano? Non ne siamo così sicuri! Ci sembra, anzi, che il Comune di Milano segua il pensiero di Platone che disse: "Il capolavoro dell'ingiustizia è di sembrare giusto senza esserlo".
Ecco perché. Anche l'ibrido nel traffico urbano in molte occasioni utilizza il motore termico e, quando questo è al lavoro, il veicolo diventa un normale mezzo a benzina. Quindi spesso più inquinante di quello a gas, visto che il GPL permette una diminuzione del 10% ed il metano del 20% delle emissioni di CO_2.
Per questo via! ha effettuato una prova, apparentemente empirica, ma utile per sfatare certe credenze municipali. Con una ibrida abbiamo circolato in centro a Milano, ora di punta, per 51 minuti. In questo lasso di tempo il motore termico, cronometro alla mano, ha lavorato per 16,05 minuti. Però occorre pure considerare che nei tempi di sosta (code e semafori) nessun propulsore è al lavoro, proprio come accade alle normali automobili provviste di sistema start and stop. Insomma quel motore a benzina, alla fine, si è dato da fare non poco, rendendo meno logica... la logica che ha portato a considerare

LA VERITÀ SULLE EMISSIONI

Potenza	GPL	Metano	Ibrida
Da 50 a 99 cv	109	96	83
Da 100 a 149 cv	131	98	88
Da 150 a 199 cv	160	117	118

: Le emissioni di CO2 in un confronto e riferite ai range di potenza del motore. Le ibride "medie" entrano nella colonna da 100 e 149 Cv. Come si vede quando il motore termico è in moto le differenze sono trascurabili. Con un colpo di acceleratore tutto si vanifica!

l'ibrido diversamente dal GPL e dal metano.
Ma non basta: anche i dati delle emissioni di CO2 remano contro le scelte di Palazzo Marino. Dalla tabella a lato si nota che i valori di GPL e, specialmente, del metano sono molto vicini a quelli dell'ibrido. Infatti, quando è in funzione il motore termico, un'auto a gpl o metano potrebbe rivelarsi addirittura più ecologica di una ibrida. Come, per esempio, quando si sale di potenza. Insomma, appare chiaro quanto questo provvedimento sconfini nell'autentica ingiustizia. Ulteriormente aggravata per i numerosi automobilisti che hanno scelto (quasi sempre per motivi di lavoro) l'alimentazione a gas proprio per non dover pagare la gabella.
Che la ragione stia nel desiderio di incassare di più? Pare di sì. L'Area C, nel 2016, ha reso la bellezza di 29,7 milioni, contro i 29,2 dell'anno precedente ed in barba ai 23 preventivati.Aa, è noto, l'appetito vien mangiando!

IL PARERE DEL VICEPRESIDENTE ACI MILANO

Geronimo La Russa, vicepresidente di ACM, ha le idee chiare: "Non mi pare che questo provvedimento sia molto in linea con una logica di equità nei confronti dei cittadini. La nostra inchiesta ed i dati pubblicati hanno chiaramente dimostrato che tra le vetture a GPL e, specialmente, a metano e quelle ibride di grandi differenze, in ordine alle emissioni di CO2, non ce ne sono. Quindi se la motivazione di questo provvedimento è di ordine ambientale, mi pare che non si sia colpito nel segno. Insomma, sarebbe più logico che le tre tipologie fossero messe sullo stesso piano. In più si è creata un'evidente ingiustizia nei confronti di chi ha montato l'impianto a gas, facendo un investimento e credendo di poterlo utilizzare. Poi si è trovato penalizzato su due fronti: investimento inutile ed Ecopass da pagare. Sarebbe meglio che il Comune gettasse la maschera e dicesse ciò che appare: cioè che questa ulteriore scelta è motivata... solo dal desiderio di fare cassa!"..