

SMOG E COINCIDENZE

di EDOARDO CROCI

C'è qualcosa di surreale nella coincidenza temporale di oggi, lunedì 21 febbraio, tra la cessazione dei provvedimenti di emergenza antimog proclamati dal Comune e l'introduzione del limite di velocità a 70 km orari sulle tangenziali da parte della Provincia. È la coda di uno sfasamento nell'azione delle istituzioni che ha caratterizzato l'intera gestione di una crisi intervallata da annunci velleitari, continui aggiustamenti delle regole e sostanziale assenza di interventi efficaci. Dopo 35 giorni consecutivi di superamento dei limiti di concentrazione di polveri sottili, è stata la pioggia degli ultimi giorni a ripulire l'aria e a togliere la politica dagli imbarazzi. È utile trarre delle indicazioni da questa esperienza per non ritrovarsi impreparati in futuro. In primo luogo è necessario definire in anticipo le prime misure da adottare delle fasi di inquinamento acuto, i loro costi e benefici e le responsabilità dei diversi enti coinvolti. È alla Regione che compete il ruolo di coordinamento attraverso il tavolo permanente sulla qualità dell'aria. I cittadini devono ricevere informazioni chiare e tempestive sullo stato dell'inquinamento sul livello di pericolo per la salute e sulle eventuali misure di emergenza. A Londra e a Parigi, ad esempio, la qualità dell'aria è rappresentata su una scala cromatica dall'azzurro al rosso, di immediata comprensibilità, e comunicata con diversi mezzi (tabelloni elettronici, web, addirittura una mongolfiera nella capitale francese) in tempo quasi reale. Il risanamento della qualità dell'aria ri-

chiede infine soprattutto il rafforzamento delle azioni strutturali, nella direzione richiesta dai referendum per l'ambiente e la qualità della vita su cui i milanesi saranno chiamati al voto.

I risultati dipendono in ultima analisi dalla capacità di modificare i comportamenti individuali e collettivi nel muoversi e nell'abitare. Sullo Stato a cui toccherebbe l'approvazione dei piani di risanamento sovragionali in questa fase non c'è da contare, ma molte leve sono in mano all'amministrazione comunale. A questo proposito è fondamentale il rispetto degli obiettivi e dei tempi programmati per lo sviluppo di due reti: al 2015 la rete metropolitana potrebbe trasportare circa 500 milioni di passeggeri l'anno, con un aumento di quasi il 50 per cento rispetto ad oggi, e la rete del teleriscaldamento raddoppierebbe, raggiungendo mezzo milione di abitanti, con un effetto determinante di riduzione delle auto e delle caldaie — e delle loro emissioni. Risultati a più breve termine si possono ottenere puntando su incentivi e disincentivi, a partire dalla trasformazione di ecopass in una congestion charge applicabile a tutti gli autoveicoli, reinvestendo il ricavato nel potenziamento del trasporto pubblico (sia di linea, che flessibile, come il bike e il car sharing e i bus di quartiere), in aree pedonali e in piste ciclabili. È una ricetta così indigesta? Non mi pare. Anzi, è l'opportunità per realizzare in modo integrato un insieme di interventi, fin da troppo tempo attesi, per rendere Milano più vivibile.

© RIPRODUZIONE RISEHWATA

