

Progetto Milano Migliore

Edoardo Croci



Progetto Milano Migliore

Edoardo Croci



INDICE

L'autore	pag. 6
Introduzione.....	pag. 7
Il decalogo per una milano migliore	pag. 8
Un impegno concreto	pag. 8

GLI ARTICOLI

Un telepass antimog.....	pag. 12
I grandi inquinatori	pag. 14
Traffico e consenso.....	pag. 16
Strategie antimog.....	pag. 18
Ambiente e stili di vita.....	pag. 19
Prigionieri dei gas.....	pag. 20
Inquinamento nei locali.....	pag. 22
Polveri e divieti.....	pag. 24
Le nuove scelte	pag. 25
L'inquinamento si può battere	pag. 26
Nuovi movimenti ambientalisti.....	pag. 28
I progetti e il consenso.....	pag. 29
I sacrifici per l'ambiente.....	pag. 30
Una politica per la città	pag. 32
Informazione sui progetti.....	pag. 34
Il richiamo dell'Europa.....	pag. 36
Isole pedonali e piste ciclabili	pag. 37
Lo smog e la salute.....	pag. 38
L'ambiente da salvare.....	pag. 39
Trasporti alternativi.....	pag. 40
I divieti necessari.....	pag. 41
Il commercio e i cittadini	pag. 42
Ambiente e controlli	pag. 44
L'anno nero dello smog.....	pag. 45
Ascoltare i cittadini	pag. 46



Oltre gli appelli	pag. 47
Un impegno anti smog	pag. 48
Il verde da vivere	pag. 49
Il ticket e i veleni	pag. 50
Ambiente e sviluppo	pag. 52
«Lo smog? Sconfitto con la tassa antiveleni»	pag. 53
La tassa per chi inquina, un passo contro lo smog	pag. 54
Siamo pronti ad aprire i cantieri per i nuovi metrò	pag. 55
Provvedimento innovativo per Tutelare la Salute	pag. 56
Isola ambientale in Montenapoleone. Un aiuto alla salute e allo shopping	pag. 58
Croci: Ecopass? Valutazione sul lungo periodo	pag. 59
Più spazio alle bici in città: si può fare, ma solo con l'impegno di tutti	pag. 60
Smog e tangenziali. Pedaggio a chi inquina	pag. 61
«Cara Letizia quando ero in giunta abbiamo fatto tanto. Ora si deve continuare»	pag. 62
«Con le nuove regole del carico merci traffico e inquinamento in aumento»	pag. 64
Pensiamo al futuro	pag. 66
Un tram per la notte	pag. 68
Se lo smog tra i banchi è peggiore del traffico	pag. 69
Il modello inglese	pag. 70
L'isola ZTL che non c'è	pag. 72
Una misura da abbinare alle limitazioni del traffico	pag. 74
Se lo smog aumenta	pag. 75
Buone notizie sull'aria	pag. 76
Libero shopping	pag. 78
Due mosse	pag. 80
Gli esempi dall'estero	pag. 82
Smog e coincidenze	pag. 84

L'autore: **EDOARDO CROCI**

49 anni, milanese, sposato con Marina Verderajme, quattro figli. Economista, laureato con il massimo dei voti in discipline economiche e sociali all'università Bocconi con perfezionamento alla New York University, da anni si occupa professionalmente di tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile.



Docente all'Università degli Studi di Milano e all'Università Bocconi, è all'interno di quest'ultima direttore di ricerca allo IEFE, il centro di economia e politica dell'energia e dell'ambiente.

Dal 2006 al 2009 ha fatto parte della Giunta Moratti come Assessore alla Mobilità, Trasporti e Ambiente del Comune di Milano, dove ha avviato un piano complessivo per il miglioramento della mobilità e dell'ambiente, che ha portato ad una riduzione del traffico e dell'inquinamento e ad un forte incremento del trasporto pubblico e di nuove forme di mobilità sostenibile.

È stato il primo presidente dell'ARPA – l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Lombardia – dove ha attivato gli strumenti per garantire ai cittadini un'informazione affidabile e trasparente sulle condizioni dell'ambiente e ha fatto parte del consiglio direttivo del Parco nazionale del Gran Paradiso.

Ha collaborato con il Sindaco Albertini, come subcommissario di governo, nella realizzazione dei depuratori di Milano, che oggi ripuliscono il 100% delle acque degli scarichi civili milanesi – e per questo insignito del premio Ambrogino d'oro.

Presiede "MilanoSiMuove", il comitato promotore dei referendum per l'ambiente e la qualità della vita a Milano e la fondazione Ambiente Milano, che attraverso la partecipazione civica porta avanti proposte innovative per migliorare la vivibilità della città. È inoltre presidente onorario della sezione di Milano della fondazione Sorella Natura.

Ha fondato nel 1986 l'associazione ACTL che, attraverso il servizio Sportello Stage, offre ogni anno a migliaia di giovani, la possibilità di fare un'esperienza nelle imprese di tutti i settori.

Da sempre liberale, è stato tra i dirigenti della nuova Confederazione Studentesca – associazione giovanile dei moderati, guidata da Luca Hasdà – che si è battuta contro gli estremismi nella scuola.

È direttore del giornale online di "opinioni liberali" Cartalibera (www.cartalibera.it) ed editorialista sul Corriere della Sera.

È promotore della lista civica "Progetto Milano Migliore" alle prossime elezioni comunali, con l'obiettivo di sviluppare una trasformazione urbana sostenibile che porti al miglioramento della qualità della vita a Milano.



INTRODUZIONE

Una città più bella e più sana è più attraente per chi ci vive, studia, lavora, fa shopping, usufruisce dei suoi servizi culturali e ricreativi. È una città che allunga la vita ai suoi cittadini e li fa vivere meglio, è amica dei bambini e degli anziani. È una città più accogliente e quindi più sicura e solidale. È una città che arricchisce i suoi cittadini, perché valorizza ciò che possiedono. È una città attrattiva, di cui essere orgogliosi.

Gli esempi di altre città europee e non ed alcune esperienze che ho contribuito ad avviare a Milano dimostrano che una trasformazione urbana fondata sulla qualità dell'ambiente e della vita è possibile e desiderabile. Ne sono presupposto la volontà politica, la buona e sana amministrazione, la capacità di coinvolgere la cittadinanza comunicando il senso di un progetto comune.

Per questi obiettivi mi sono impegnato sul piano scientifico e divulgativo, amministrativo e sociale. I risultati ottenuti e quelli che si possono ottenere rafforzando questa linea d'azione mi hanno portato a promuovere la lista civica "progetto Milano migliore" alle elezioni del 15-16 maggio 2011 (con il simbolo di una mela verde con foglia tricolore), nella convinzione che attraverso il consenso dei milanesi su questo nuovo progetto si riesca ad incidere su un sistema politico spesso distaccato dalla realtà e a dare rappresentanza a esigenze sentite dei cittadini che, se accolte e sviluppate possono davvero portare ad una Milano più bella e vivibile.

Edoardo Croci



IL DECALOGO PER UNA MILANO MIGLIORE

- Più spazio a pedoni e ciclisti, meno alle auto
- Più trasporto pubblico
- Più verde, più alberi
- Più energia pulita
- Più pulizia e decoro urbano
- Più cura e manutenzione della città
- Più sicurezza e controllo del territorio
- Più trasparenza amministrativa e partecipazione dei cittadini
- Più persone oneste e competenti nei ruoli pubblici
- Più efficienza e buon governo


UN IMPEGNO CONCRETO












Il mio impegno per l'ambiente nasce dalla consapevolezza che la qualità della vita, la salute e il benessere nostro e dei nostri figli dipenda dalle nostre responsabilità e capacità di tutelare le risorse naturali della nostra città, del Paese e del pianeta.





Attraverso studi e ricerche ho analizzato problemi e soluzioni con un approccio basato sugli elementi scientifici.

Nelle diverse esperienze di amministratore pubblico ho messo in pratica le mie conoscenze e ho costruito progetti e azioni che hanno concretamente contribuito a migliorare l'ambiente.

Questi sono i principali risultati della mia recente esperienza di assessore comunale alla Mobilità, Trasporti e Ambiente:

-  oltre ad estendere le reti esistenti, dopo 20 anni è stata avviata la costruzione di una nuova linea metropolitana e sono stati ottenuti i finanziamenti per una quinta linea;

-  è stata introdotta la gratuità per l'uso dei mezzi pubblici per i bambini fino a 10 anni;
-  è stato potenziato il servizio di trasporto pubblico con 1000 corse in più al giorno: i passeggeri sono aumentati di 35 milioni in un anno;
-  è stato esteso l'orario della metropolitana di 1 ora il sabato notte e introdotto un servizio notturno – il bus by night – che riporta a casa i giovani il venerdì e il sabato notte;
-  è stato avviato un nuovo servizio serale e notturno di radiobus di quartiere nelle aree periferiche;
-  è stato introdotto sperimentalmente ecopass, una tariffa per i veicoli più inquinanti che entrano nel centro storico, che ha portato ad una riduzione del traffico del 15% in centro e dell'8% nel resto della città, invertendo un trend storico di crescita; nel complesso le concentrazioni di polveri sottili si sono ridotte del 22%; si è significativamente ridotto il numero di incidenti, in particolare di quelli più gravi;
-  è stato messo a disposizione dei cittadini bike-mi, un servizio di bike-sharing che ha riscontrato un forte gradimento da parte dei cittadini milanesi e non solo, con oltre 1.000.000 di utilizzi;
-  è stata avviata la pedonalizzazione di via Paolo Sarpi e di Via Brera e predisposto un piano per estendere le aree pedonali;
-  è stata avviata la realizzazione di circa 50 chilometri aggiuntivi di piste ciclabili;
-  è stata estesa la sosta regolamentata ed attribuito anche ai possessori di box il pass residenti; è stato attribuito il pass per la sosta gratuita ai medici di famiglia nella zona in cui hanno lo studio;
-  è stato fortemente rinnovato il parco degli autobus, con veicoli a basse emissioni e sono stati introdotti i primi minibus ibridi; è stato installato un sistema di condizionamento sulla maggior parte dei treni della metropolitana e attivate le reti dei cellulari;
-  è stato impostato un progetto per la diffusione dell'auto elettrica a Milano;

-  sono stati previsti ed erogati nuovi incentivi per l'acquisto scontato di abbonamenti al trasporto pubblico a favore di lavoratori, studenti, donne; incentivi per la sostituzione di caldaie inquinanti a favore di interventi di efficienza energetica ed energie rinnovabili; incentivi per l'acquisto di taxi a basse emissioni; incentivi per la costruzione di nuovi edifici con elevati standard di efficienza energetica;
-  è stato avviato un piano per allacciare le famiglie milanesi al teleriscaldamento, una forma di "calore pulito". Gli abitanti serviti sono passati da meno di 100.000 ad oltre 200.000 ed arriveranno a 500.000 nei prossimi due anni.
-  è stato predisposto un piano per la sostenibilità energetica e l'ambiente (piano clima) in grado di ridurre del 20% le emissioni di anidride carbonica al 2020;
-  è stato predisposto il piano di zonizzazione acustica per ridurre il rumore in città.

Il mio impegno per migliorare la qualità della vita nella nostra città continua: ho fondato, insieme ad altri esperti, "Milano Respira – laboratorio civico di sostenibilità urbana" che si propone di diffondere una corretta conoscenza dei fenomeni ambientali e di sviluppare proposte efficaci.

Sono presidente del comitato promotore dei referendum per l'ambiente e la qualità della vita a Milano ("Milanosimuove") che ha raccolto 24.000 firme per chiedere una trasformazione urbana sostenibile, su cui i milanesi saranno chiamati al voto.

Ho lanciato I like Mi uno strumento di social networking su facebook per migliorare la vivibilità di Milano.

Sono promotore della lista civica "progetto Milano migliore" alle prossime elezioni comunali, per coinvolgere persone che si sono distinte per l'impegno nel mondo del lavoro e della società nel miglioramento della qualità della vita in città.

GLI ARTICOLI

**Il libro contiene una raccolta degli articoli apparsi
sul Corriere della Sera dal 2000 ad oggi.**

6 novembre 2000

Un telepass antismog

Il problema dell'inquinamento del traffico autoveicolare è comune a tutti i grandi centri urbani europei, e Milano non fa eccezione. I dati più recenti dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Lombardia, che gestisce la rete di monitoraggio della qualità dell'aria a Milano, indicano che al traffico di autoveicoli, con riferimento ai principali inquinanti monitorati, si deve il 95 per cento dell'inquinamento da ossido di carbonio, il 60 per cento di quello da ossidi di azoto, il 60 per cento delle polveri totali sospese in atmosfera, fra cui il PM10.

L'esperienza degli altri grandi centri urbani d'Europa, dove questo problema è stato affrontato prima e spesso con buoni risultati, ci dice tuttavia che le soluzioni esistono. Londra, fino a venti anni fa associata in modo apparentemente indissolubile con lo smog, vanta oggi una buona qualità dell'aria. Va detto che i provvedimenti d'emergenza hanno un impatto limitato.

I blocchi del traffico, per esempio, che avvengono nei giorni festivi o feriali possono restituire la città ai cittadini, ma hanno effetto sulla qualità dell'aria soltanto mentre sono in vigore. Il blocco dello scorso 22 settembre – cui peraltro Milano non ha partecipato – ha ridotto, ma solo temporaneamente, i valori di concentrazione degli inquinanti mediamente del 20 per cento nei comuni lombardi che vi hanno preso parte. Servono dunque provvedimenti strutturali. In primo luogo il potenziamento dei mezzi di trasporto pubblico (la rete metropolitana milanese misura 72 chilometri contro i 198 di quella di Parigi e i 510 di Londra), e magari considerare l'ampliamento del numero delle concessioni per nuovi taxi (introvabili quando piove o ci sono grandi eventi fieristici). Coerentemente andrebbe ampliata l'estensione delle aree di sosta a pagamento e dei parcheggi, sia di corrispondenza sia urbani (che offrono circa 56 mila posti auto, quando si stima che ne servirebbero altri 200 mila).

Anche sull'aumento delle aree pedonali, molto si è fatto ma si può andare più in là: Milano ha 11,3 ettari di aree pedonali.

È vero che spesso i commercianti all'inizio protestano, ma si sono sempre ricreduti, poi, poichè, i flussi di passanti in seguito sono sempre considerevolmente aumentati.

Il problema maggiore, la cui incidenza sui valori di inquinamento dell'aria è molto forte, è però costituito dalle circa 600 mila auto che ogni giorno entrano ed escono da Milano; numero che casualmente coincide con gli abitanti che la città ha perso negli ultimi venti anni a favore dei comuni dell'hinterland.

Anche qui, due soluzioni da applicare contestualmente: facilitare l'accesso con mezzi pubblici (a quando il completamento del passante ferroviario e il potenziamento delle Ferrovie Nord?) e disincentivare l'uso del mezzo privato, magari imparando dalle città europee che fanno pagare il ticket per l'ingresso nelle aree urbane. Perchè non sperimentare a Milano un sistema di questo tipo, che presenta maggiore flessibilità delle chiusure del centro storico e si presta a minori ingiustizie? Basterebbe mettere in vendita permessi di accesso per non residenti valevoli per un giorno, una settimana o un mese. In base al caso, si potrebbe regolare il numero di accessi. Le nuove tecnologie – per esempio microchips inseriti nelle tessere, con i quali rilevare i passaggi – consentirebbero forme di controllo semplificate per la vigilanza urbana.

I grandi inquinatori

La concentrazione delle polveri sottili, il famigerato PM10, nell'aria milanese ha già raggiunto livelli preoccupanti nel mese di ottobre.

Solo il provvidenziale arrivo di vento e pioggia ha impedito che le soglie di legge venissero superate per oltre una settimana di fila. Fra qualche giorno, con l'avvio dei sistemi di riscaldamento, un'altra fonte di inquinamento si aggiungerà al traffico e la situazione diventerà ancora più critica. Per non dipendere solo dal meteo, la Regione ha messo a punto, oltre ai provvedimenti emergenziali, una strategia preventiva che prevede il divieto di circolazione dei veicoli non catalizzati dalle 8 alle 10 e dalle 16 alle 19 nei giorni feriali e qualche "domenica a piedi".

Nessuno però si fa troppe illusioni sull'efficacia di questa strategia e, in attesa delle grandi innovazioni tecnologiche che cambieranno i sistemi di trasporto ed i combustibili, si spera nell'aiuto del maltempo. Devo ammettere che faccio fatica a svegliarmi la mattina sperando di dover indossare le scarpe da pioggia per tutelare la mia salute, e soprattutto quella dei miei figli! Possibile che non ci siano soluzioni migliori? Da economista ambientale qualche alternativa la vedo. Innanzitutto un approccio razionale al problema dello smog dovrebbe fondarsi su due principi:

- 1) i benefici dell'intervento pubblico devono superare i costi che da esso derivano per i cittadini,
- 2) a parità di risultato atteso si devono privilegiare gli interventi che costano di meno. Non mi pare che gli interventi impostati rispettino questi principi. Si tratta infatti di interventi che a fronte di benefici assai ridotti, provocano costi sociali elevati e diffusi. Sono coinvolte centinaia di migliaia o addirittura milioni di persone, che si vedono imperativamente negato il diritto alla mobilità.

Una politica antismog che rispetti questi principi dovrebbe invece rivolgersi prioritariamente nei confronti di un numero relativamente ridotto di "grandi inquinatori". Chi sono in concreto i maggiori generatori di polveri sottili? Non certo le auto a benzina non catalitiche (che inquinano poco più di quelle catalitiche), ma i veicoli diesel.

I camion per trasporto merci, da soli, sono responsabili di oltre la metà delle emissioni di PM10 in città. Eppure a parte una modesta limitazione negli orari di entrata in città, ben poco si è fatto in questa direzione (forse anche per il timore di scontrarsi con lobby potenti). Anche riguardo al riscaldamento non mancano i “grandi inquinatori”: sono soprattutto i grandi edifici pubblici, gli ospedali, gli impianti sportivi, ecc., spesso ancora alimentati ad olio combustibile.

I cittadini faranno più volentieri la loro parte se i maggiori responsabili, enti pubblici ed imprese, faranno la loro.

12 novembre 2004

Traffico e consenso

Le proposte dell'assessore Goggi per il piano urbano del traffico di Milano sono state oggetto di feroci critiche da parte degli stessi partiti della maggioranza, che hanno invitato il sindaco Albertini ad una politica più cauta.

Traspare il timore che le misure previste (chiusura alle auto della cerchia dei Navigli, divisione del centro a spicchi, canalizzazioni) possano risultare punitive nei confronti degli automobilisti e causare una perdita di consenso.

Le critiche non indicano però alternative credibili per affrontare un problema – quello del traffico – che costituisce una vera e propria emergenza cittadina, tanto che per risolverla due anni fa il sindaco Albertini aveva chiesto ed ottenuto poteri commissariali dal governo.

Il traffico, tra l'altro, è una delle principali cause dell'emissione di inquinanti nell'aria: conta – secondo gli ultimi dati forniti dall'Agenzia Mobilità e Ambiente – per il 96% delle emissioni di monossido di carbonio, per l'83% di quelle di polveri sottili, per il 76% di quelle di ossidi di azoto, per il 49% di quelle di composti organici volatili. Dunque il problema non può essere accantonato. Ma davvero non ci sono alternative alle misure vincolistiche di Goggi?

Si sta svolgendo in questi giorni in Spagna, a Bilbao, l'incontro del "Network dei governi regionali per lo sviluppo sostenibile" (di cui fanno parte, per l'Italia, la Lombardia e la Toscana).

Ho trovato di grande interesse il caso presentato dal rappresentante del Comune di Londra sulla "congestion charge", cioè il pedaggio (5 sterline) che le auto pagano per entrare in centro tra le 7 e le 18.30 (sono esclusi i residenti ed i veicoli ecologici). L'ingresso di mezzi privati in centro è diminuito del 30%, a favore dell'uso di mezzi pubblici (che sono stati potenziati grazie ai ricavi generati dal sistema) e biciclette.

Le emissioni di ossidi di azoto e polveri sottili sono diminuite del 17%, quelle di anidride carbonica del 19%.

All'inizio del suo secondo mandato il sindaco Albertini aveva proposto un pedaggio per l'ingresso in città o, in versione ridotta, nel centro storico o nella cerchia dei Bastioni.

Secondo uno studio dell’Agenzia Mobilità e Ambiente, un provvedimento relativamente “leggero” come un ticket d’ingresso di 3 euro per entrare nella cerchia dei Bastioni consentirebbe, tra l’altro, una riduzione del traffico del 15% (a fronte di un aumento modesto all’esterno della cerchia) ed incassi annui per 67 milioni di euro.

Benefici ancora più consistenti deriverebbero dal ticket d’ingresso ai confini cittadini. L’introduzione della tariffa renderebbe più costoso (senza vietarlo) l’ingresso in città con il mezzo privato. Per predisporre delle valide alternative, il Comune dovrebbe impegnarsi ad utilizzare i proventi della tariffa per migliorare le infrastrutture ed i servizi per la mobilità soprattutto a favore dei pendolari residenti nell’hinterland. Forse è giunto il momento di riconsiderare quella proposta.

Strategie antismog

I valori della concentrazione delle polveri sottili nell'aria di Milano domenica scorsa risultano doppi rispetto a quelli di sabato. Non serve dunque il blocco del traffico domenicale? La realtà è che i fattori meteorologici, vento o pioggia, hanno un impatto sulla qualità dell'aria di gran lunga superiore al fermo della circolazione.

Le "domeniche a piedi" costituiscono una grande occasione per mostrarci un'"altra Milano", meno frettolosa, caotica e rumorosa, per riappropriarsi della città, per ritrovare il gusto del passeggio, ma il loro contributo alla lotta all'inquinamento è molto ridotto.

Serve a poco, infatti, eliminare la principale fonte di inquinamento (il traffico) per dodici ore quando il problema è pressoché costante (tranne, appunto, nei giorni di vento o pioggia) durante tutta la "stagione fredda". I valori limite di concentrazione nell'aria delle polveri sottili (il PM 10, l'inquinante su cui si concentrano i maggiori sforzi per la sua pericolosità) previsti dalle norme comunitarie dal 2005 sono di 40 microgrammi al metro cubo di media annua e di 50 microgrammi al metro cubo di media giornaliera, con l'ulteriore vincolo che quest'ultimo valore non venga comunque superato per più di 35 giorni all'anno.

A Milano il valore medio annuale supera il limite del 20%, mentre il valore limite giornaliero è superato per circa 130 volte all'anno.

A dire il vero, la fotografia reale è anche peggiore, perché solo da poco l'Arpa utilizza strumenti di rilevamento in linea con gli attuali standard internazionali.

La domenica a piedi, dunque, consente un miglioramento della qualità dell'aria temporaneo, poi tutto torna come prima. Il problema richiede di essere affrontato con interventi strutturali. Ma credo che un problema nodale sia la carenza di una chiara e corretta informazione ai cittadini sui danni provocati da certi comportamenti e su come prevenirli. Si tratta, da un lato, di promuovere studi più approfonditi sui rischi per la salute dei milanesi (e in particolare delle categorie più deboli: bambini, anziani, malati) conseguenti all'esposizione a livelli di inquinamento così elevati e sui costi che ne derivano (oltre alle perdite di vite umane, le cure mediche, i giorni di lavoro persi, ecc...); dall'altro, di impostare campagne di informazione e sensibilizzazione che indichino chiaramente le correlazioni fra certi comportamenti e i danni conseguenti e presentino alternative compatibili con la tutela dell'ambiente e della salute. Un impegno del sistema istituzionale a promuovere la ricerca in questo ambito troverebbe certamente ascolto nel fertile tessuto dei centri scientifici e delle Università milanesi. E consentirebbe di affrontare i problemi dell'inquinamento in modo più razionale.

Ambiente e stili di vita

La comunità scientifica internazionale (con l'eccezione di qualche scettico) è concorde sul fatto che è in corso un rilevante fenomeno di cambiamento del clima terrestre dovuto alla rapida crescita delle emissioni di anidride carbonica e altri gas che provocano l'effetto serra. Per contrastare il fenomeno, 128 Stati, fra cui l'Italia, hanno sottoscritto il Protocollo di Kyoto, che entrerà in vigore il 16 febbraio 2005, a seguito della recente ratifica da parte della Russia. Diventerà così vincolante anche l'impegno nazionale di riduzione del 6,5% delle emissioni di "gas serra" entro il quinquennio 2008-2012, rispetto ai livelli del 1990. Un impegno, in verità, difficile da mantenere, visto che ad oggi le emissioni sono invece aumentate di oltre il 7%. Fino ad ora il cambiamento climatico è stato visto come un problema lontano, che interessa il pianeta, ma non la nostra vita quotidiana e il territorio in cui viviamo. Nulla di più sbagliato.

In Lombardia sono già rilevabili i primi effetti dell'aumento delle temperature medie, della modifica della piovosità e delle "ondate di calore" estive. Abbiamo assistito a siccità in certi periodi e a piene del Po in altri, a black-out dovuti all'eccesso dei consumi di elettricità per il condizionamento, a picchi di mortalità (che hanno colpito soprattutto gli anziani) in presenza di temperature africane, a riduzione dei ghiacciai alpini e scarsità nell'innevamento. È possibile contrastare il cambiamento climatico in atto solo fino ad un certo punto, anche per evitare costi proibitivi per l'economia. Il Protocollo di Kyoto non è comunque la soluzione di ogni problema: anche se i suoi obiettivi venissero centrati da tutti i Paesi che si sono impegnati a ridurre le emissioni, la concentrazione di gas serra in atmosfera continuerebbe ad aumentare, perché i Paesi in via di sviluppo, Cina ed India in primis, le cui emissioni crescono a ritmi impetuosi, sono esonerati da ogni impegno. Oltre una certa soglia conviene dunque adattare il nostro stile di vita al nuovo clima, piuttosto che contrastarlo.

Tuttavia molte azioni per ridurre le emissioni di gas serra si possono realizzare a costi relativamente bassi.

E l'adozione di politiche in tal senso dipende in larga misura proprio dalle istituzioni regionali e locali, che possono incentivare comportamenti virtuosi. Oltre all'industria, infatti, i gas serra sono emessi anche dai cittadini, in particolare mediante l'uso dell'auto e degli elettrodomestici e dei sistemi di riscaldamento, condizionamento e illuminazione. Agendo su questi fattori si ottengono benefici anche nella lotta agli inquinanti tradizionali.

Prigionieri dei gas

Settecento morti all'anno. Un piano contro i gas killer. Il dibattito sull'efficacia dei provvedimenti regionali di limitazione del traffico privato per abbattere la concentrazione di polveri sottili (PM10) è particolarmente acceso in ragione del raggiungimento, in questi giorni, di livelli di inquinamento pari a oltre il doppio di quanto consentito dalla legge. Una recente ricerca pubblicata sulla rivista "Epidemiologia e Prevenzione", tuttavia, induce a considerazioni di più ampia portata. La ricerca quantifica in oltre 700 persone all'anno i decessi causati dall'inquinamento atmosferico a Milano (ma Roma e Napoli stanno peggio). Il dato più allarmante, tuttavia, consistente nel fatto che la maggioranza dei decessi non è attribuita al PM10, ma a due inquinanti "tradizionali", il monossido di carbonio (CO) e il biossido di azoto (NO2).

Ora, mentre i limiti previsti dalle norme europee e nazionali per il PM10 sono ampiamente e frequentemente superati a Milano, per l'NO2 e per il CO si è vicini o in linea con il rispetto delle norme. Se i dati della ricerca sono, come pare, attendibili, la strategia contro l'inquinamento atmosferico deve essere modificata, intensificando le azioni contro inquinanti che parevano ormai vinti e nei confronti dei quali si era abbassata la guardia.

Bisognerebbe anche rivedere gli standard previsti dalla normativa comunitaria e italiana, che evidentemente non corrisponderebbero ad una efficace tutela della salute. In particolare, la nuova strategia contro l'inquinamento atmosferico non dovrebbe più rivolgersi ai singoli inquinanti separatamente, ma prevedere un approccio integrato multi-inquinante. In molti casi, ma non sempre, le fonti che generano queste sostanze sono le stesse, e il primo colpevole, non c'è dubbio, è il traffico.

Queste sostanze interagiscono poi fra loro con effetti particolarmente dannosi soprattutto per bambini, anziani e malati cronici. Un maggiore impegno nei confronti di questi inquinanti fornirebbe inoltre un importante contributo anche nella lotta contro il cambiamento climatico, visto che spesso gli interventi per ridurre gli inquinanti dell'aria e le emissioni di gas responsabili dell'effetto serra coincidono.

Una buona notizia in questo senso viene da Buenos Aires, dove si è svolta la decima Conferenza dei Paesi che hanno sottoscritto la Convenzione internazionale sul cambiamento climatico.

Il Comune di Milano (unico in Italia) ha infatti sottoscritto, insieme ad altre trenta metropoli nel mondo, un impegno per ridurre le emissioni di gas serra e, contemporaneamente, degli inquinanti atmosferici locali, attraverso una serie di progetti in campo energetico e dei trasporti. In particolare, il Comune promuoverà la cogenerazione di energia da impianti di incenerimento dei rifiuti e il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici.

Nel campo dei trasporti le azioni chiave della strategia comunale sono la costruzione di due nuove linee metropolitane e la riduzione del trasporto privato a favore di quello pubblico, l'uso di carburanti "puliti" per gli autobus e, in prospettiva, la produzione e distribuzione di idrogeno alla Bicocca. Un piano ambizioso a medio termine. Nell'immediato, ci vorrebbe forse anche un provvedimento per disincentivare l'uso dell'auto per lo shopping natalizio.

8 gennaio 2005

Inquinamento nei locali

Da lunedì entra in vigore il divieto di fumare nei locali pubblici e negli ambienti di lavoro, se non in apposite aree separate. È un passo in avanti nella lotta contro l'inquinamento "indoor". Del resto passiamo mediamente il 90% del nostro tempo in ambienti chiusi. Non si capirebbe, quindi, perché dovremmo preoccuparci solo della qualità dell'aria che respiriamo all'aperto.

L'Istituto superiore della sanità ed altri autorevoli enti di ricerca hanno misurato concentrazioni di polveri sottili (uno dei principali inquinanti generati dal fumo insieme a monossido di carbonio e composti organici volatili) in ristoranti ed altri locali pubblici anche 10 volte superiori ai limiti previsti dalle norme sulla qualità dell'aria. Inoltre la composizione di tali polveri risulta particolarmente nociva per la salute. Le nuove norme si pongono esplicitamente come obiettivo la tutela della salute dei non fumatori. Non impediscono infatti di fumare secondo una logica proibizionistica, ma di provocare un danno agli altri.

Eppure si è scatenata una accesa polemica. A Milano solo il 10% dei gestori di locali pubblici si è dotato di apposite aree riservate ai fumatori. Qualcuno vorrebbe usare questo dato come pretesto per una proroga dell'entrata in vigore della nuova legge. Ma è un ragionamento che non sta in piedi. I gestori dei locali hanno solo da guadagnare da questa normativa. È infatti prevedibile che l'acquisto e il consumo dei loro servizi aumentino rendendo più piacevoli e gradevoli le condizioni in cui si realizzano, cioè eliminando il fumo.

È stato così anche per lo shopping in alcune vie pedonalizzate, anche se molti all'inizio non ci credevano. È del tutto logico, poi, che solo una piccola parte dei locali abbia attrezzato apposite aree per i fumatori. Della minoranza che fuma (circa un terzo della popolazione) solo un numero ridotto preferisce passare il proprio tempo in un'area per soli fumatori.

Per la grande maggioranza un paio d'ore senza fumare (o un break per una sigaretta all'aperto) non costituisce un problema.

Poter trascorrere il proprio tempo libero senza cortine fumogene, occhi arrossati ed abiti e capelli impregnati di fumo non avvantaggia solo gli avventori, ma anche chi lavora in questi locali, per i quali l'esposizione all'inquinamento generato del fumo è molto più prolungata e nociva (al pari di coloro che condividono l'ufficio con fumatori).

Questa norma deve però essere solo un punto di partenza per affrontare globalmente tutte le cause dell'inquinamento indoor - oggi sottovalutato, ma la cui pericolosità non è inferiore a quella dell'inquinamento atmosferico - che possono riguardare materiali di arredo, vernici, colle, solventi, isolanti (tra cui l'amianto), caldaie, stufe, fornelli, condizionatori, fino a gas radioattivi naturali come il radon.

19 gennaio 2005

Polveri e divieti

Dall'inizio dell'anno le concentrazioni di polveri sottili (Pm 10) nell'aria milanese hanno costantemente superato, anzi nella media più che "doppiato", con l'eccezione di due soli giorni, i valori limite previsti dalla legge. Non esiste peraltro una soglia al di sotto della quale la concentrazione di Pm 10 non è dannosa per la salute, tant'è vero che ogni anno i valori limite diventano più restrittivi sulla base della normativa europea. La Regione ha reagito all'emergenza decretando un blocco del traffico per sei ore domenica scorsa e imponendo le targhe alterne per quattro giovedì, a partire da domani.

È legittimo nutrire molti dubbi sull'efficacia di questi provvedimenti. In generale i blocchi del traffico domenicale non producono grandi risultati, perché circolano meno veicoli rispetto agli altri giorni, ma questa volta il provvedimento è ancora più debole: ha lasciato libertà di circolazione fra le 12 e le 15 (l'orario di "punta" domenicale per il pranzo da amici e parenti) e ha previsto numerose deroghe, ad esempio per chi doveva recarsi allo stadio. Per quanto riguarda le targhe alterne, se ne fa un uso timido, ricorrendovi per un solo giorno la settimana, il giovedì, appunto. Ma il provvedimento potrebbe anche risultare un disagio del tutto inutile, se dovesse cadere in giorni in cui piove o c'è vento.

Chi scrive non è certo tra i favorevoli ai blocchi del traffico e alle targhe alterne. A mio parere, infatti, hanno un impatto molto ridotto sulla qualità dell'aria, mentre provocano un disagio rilevante ai cittadini.

Ma se si decide di utilizzarli, che lo si faccia seriamente, cioè per un periodo prolungato in coincidenza con i picchi di concentrazione di Pm 10, che sono in realtà prevedibili con diversi giorni di anticipo. È necessario invece adottare un approccio strutturato, attraverso una pluralità di programmi, a breve, medio e lungo termine, che comprenda standard di emissione, accordi volontari, divieti, ispezioni, incentivi e disincentivi, informazione ai cittadini. L'esperienza di Los Angeles e della California, in cui si è riscontrata negli ultimi venti anni un'importante diminuzione dell'inquinamento, dimostra che non esiste un unico provvedimento risolutivo, ma che una strategia articolata può essere efficace.

A Torino circolano già autobus a idrogeno ed elettrici ad "emissioni zero", mentre il parco autobus milanese, che costituisce una delle principali cause di emissione di Pm 10, è vetusto e composto in larga maggioranza da mezzi alimentati a gasolio. Agli amministratori pubblici si richiede di definire una strategia complessiva per fronteggiare il problema e di aumentare le risorse impiegate nella sua risoluzione – che non è semplice, ma neppure impossibile.

Le nuove scelte

I recenti fenomeni di inquinamento acuto dell'aria hanno – forse per la prima volta – suscitato un vasto dibattito sull'efficacia dei provvedimenti adottati per contrastare i veleni da traffico (targhe alterne, blocchi domenicali, divieto di circolazione ai veicoli non catalizzati) e sulla possibilità di adottare misure innovative (combustibili a emissioni zero, car pooling e car sharing, pedaggio per l'ingresso in città ecc.). Al dibattito non hanno preso parte solo gli esperti, ma anche “normali” cittadini. Lo dimostrano le lettere pervenute al Corriere, la partecipazione a forum e sondaggi e anche gli incontri spontanei “autoconvocati”. L'intensità della partecipazione al dibattito e anche la consapevolezza e la maturità dimostrata dai cittadini sui problemi e sulle soluzioni non devono esaurirsi con questa emergenza. I milanesi hanno dimostrato la volontà di essere coinvolti nelle scelte che riguardano l'ambiente, e più in generale la salute e il benessere, e la capacità di esprimere proposte che non hanno una natura solamente tecnica, ma riguardano in definitiva gli stili di vita.

A questo proposito una lacuna rilevante di questo processo partecipativo alle scelte collettive risiede nell'assenza e nel sostanziale disinteresse dimostrato dalle istituzioni pubbliche. Prevale forse il timore di sottoporre alla valutazione dei cittadini scelte controverse. Del resto la necessità di attuare forme di partecipazione pubblica nel definire piani e programmi in materia ambientale è stabilita anche da convenzioni internazionali sottoscritte dall'Italia (la Convenzione di Aarhus) e da recenti direttive europee sull'informazione e la partecipazione ambientale in vigore nei prossimi mesi. Le esperienze di successo non mancano, e neppure gli strumenti tradizionali (audizioni, consultazioni) e innovativi (sondaggi, forum sul web) a disposizione. Ne sono stati tra l'altro presentati diversi nel corso di un recente convegno della Regione Lombardia sulle azioni e gli strumenti per un futuro sostenibile. Sono molteplici gli ambiti in cui le istituzioni locali potrebbero promuovere forme di governance: dalle politiche antimog ai piani urbani del traffico, dall'insediamento di nuovi inceneritori allo sviluppo delle aree dismesse.

Devono, però, essere rispettate alcune condizioni affinché i processi partecipativi non si trasformino in un'inutile perdita di tempo o in un'occasione di esacerbazione dei conflitti:

- 1) deve essere chiaro l'obiettivo, le alternative in gioco e i loro effetti,
- 2) il processo deve essere ben codificato, nei modi e nei tempi,
- 3) le istituzioni devono comunque assumersi la responsabilità di prendere la decisione finale. Questa potrebbe anche non coincidere con la posizione della maggioranza, ma si fonderà comunque su una più ampia disponibilità di elementi di valutazione e su scelte motivate in modo trasparente.

L'inquinamento si può battere

Dall'inizio dell'anno viviamo una costante emergenza ambientale. Con l'eccezione di pochissimi giorni, la concentrazione di polveri sottili nell'aria milanese ha superato il valore limite previsto dalla normativa europea (40 microgrammi al metro cubo di media annuale). Spesso nel nostro Paese è proprio dalle situazioni di crisi che nascono le soluzioni. Sta succedendo anche questa volta? La mia risposta è: "in parte, ma non abbastanza".

Alla pressione esercitata dall'opinione pubblica e dai media in questo periodo (questo giornale ne è un esempio), è corrisposta infatti un'intensificazione dei provvedimenti antismog da parte delle amministrazioni pubbliche. Tralasciando le misure d'emergenza, che non hanno sortito risultati degni di nota, esaminiamo brevemente quelle strutturali. La Regione ha puntato soprattutto su incentivi economici all'utilizzo di combustibili a ridotto impatto ambientale, sia per la mobilità che per il riscaldamento.

È un segnale positivo, ma la dimensione del problema richiede una vera e propria inversione di tendenza, soprattutto nei trasporti. Negli ultimi 10 anni a Milano si è dimezzato il numero di autoveicoli "ecologici" a metano e gpl, mentre sono raddoppiati i diesel, cioè i mezzi più inquinanti. Il Comune ha conseguito importanti risultati soprattutto attraverso l'Aem e l'Amsa.

Il potenziamento dell'impianto di Silla 2, ad esempio, consente di bruciare 1.250 tonnellate di rifiuti al giorno e di riscaldare il nuovo polo fieristico di Rho-Pero attraverso il teleriscaldamento. La diffusione di forme di riscaldamento "pulite" in sostituzione delle "vecchie" caldaie è però un processo lungo. Intanto l'Asm di Brescia (non è necessario andare lontano per trovare casi da imitare), che già provvede al riscaldamento cittadino mediante teleriscaldamento, si appresta alla metanizzazione del proprio parco mezzi per la raccolta dei rifiuti.

Cosa si può fare, dunque, per rafforzare queste politiche e ottenere risultati decisivi sul fronte ambientale? Bisognerebbe operare in queste direzioni:

- 1) aumentare gli incentivi per la sostituzione degli automezzi e delle caldaie più inquinanti (magari ricavando i fondi da tasse sugli inquinatori),
- 2) migliorare l'informazione sulla disponibilità di incentivi e di tecnologie,

- 3) intensificare la ricerca, promuovere l'innovazione tecnologica e la diffusione di soluzioni ecocompatibili esemplari,
- 4) investire (o meglio incentivare l'investimento dei privati) nelle infrastrutture necessarie per lo sviluppo di forme "pulite" di mobilità e riscaldamento/condizionamento. Mi riferisco, riguardo a quest'ultimo punto, soprattutto alle reti di teleriscaldamento e a quelle di distribuzione per il metano e, in prospettiva, per l'idrogeno (per cui la California prevede di dotarsi di 200 distributori entro il 2010).

27 marzo 2005

Nuovi movimenti ambientalisti

Tutti i sondaggi sulla qualità della vita a Milano indicano che il binomio ambiente e traffico primeggia tra le preoccupazioni dei cittadini. Eppure la risposta delle istituzioni è stata finora debole. Solo in prossimità delle elezioni la Regione ha riconosciuto il fallimento della strategia basata sulle targhe alterne e ha preannunciato il divieto per la circolazione dei mezzi pesanti più inquinanti ed incentivi per l'installazione di filtri antismog. Alla latitanza delle istituzioni si è contrapposto l'attivismo della società civile.

Questo giornale ha dato spazio all'iniziativa di un gruppo di trentaquarantenni che ha fondato una nuova associazione "VivereMilano" con l'obiettivo di stimolare idee e proposte per migliorare la "vivibilità" cittadina di una generazione spesso chiusa nella routine lavoro-famiglia. In realtà la nascita di questa associazione fa parte di un fenomeno di più ampia portata che ha visto un crescente impegno di varie categorie (impiegati, manager, professionisti, commercianti, imprenditori e mamme) nella risoluzione delle problematiche di interesse collettivo. Non sono poche le associazioni sorte per strutturare questa domanda di partecipazione spontanea. Tra le più note "MI-06", "Ambiente Milano", "Amare Milano", "Megliomilano", "Obiettivo città", "Mamme antismog", "Mamme aria fritta" e, appunto, "VivereMilano".

Ognuna nasce con una storia diversa. Credo, però, si possano rintracciare elementi comuni: hanno un raggio d'azione prettamente milanese, pongono l'ambiente al centro di una strategia che mira al miglioramento della qualità della vita, accompagnano alle critiche proposte concrete. Questi elementi comuni sono presenti nonostante il differente posizionamento politico. Qualcuno vede il successo delle nuove associazioni come un fenomeno di moda. Non vedo nulla di male se l'impegno in difesa dell'ambiente fa anche tendenza: serve ad allargare la partecipazione. Ai "nuovi ambientalisti" va riconosciuto il merito di aver avviato rapporti di collaborazione con le associazioni storiche (FAI, Italia Nostra, WWF, Legambiente, Amici della Terra, ecc.) e di aver sviluppato il rapporto con il mondo della ricerca e le Università seguendo un approccio pragmatico e non ideologico alla risoluzione dei problemi.

Vecchi e nuovi ambientalisti, comunque, sono sempre meno "antagonisti" e sempre più "protagonisti".

22 aprile 2005

I progetti e il consenso

La presenza dei comici di Zelig e di altri personaggi del mondo dello spettacolo ha acceso i riflettori sulla battaglia degli abitanti della zona Gioia per difendere l' "oasi" verde su cui dovrebbe sorgere il grattacielo del Pirellone bis. Ma in tutta la città si segnalano episodi di protesta da parte dei residenti per difendere i loro quartieri da interventi urbanistici che rischiano di compromettere la qualità dell'ambiente, dei rapporti sociali e più in generale della vita.

Si tratta di interventi diversi (riduzione delle aree verdi, costruzione di parcheggi sotterranei, nuovi insediamenti commerciali, installazione di impianti di trattamento rifiuti, modifiche viabilistiche, ecc.), che comunque modificano l'identità dei quartieri e gli equilibri ambientali e sociali che li connotano.

È vero che Milano ha sofferto di un lungo periodo di immobilismo, in cui non si costruiva quasi niente, e che queste opere possono rappresentare un elemento di sviluppo della città, soprattutto per le aree che hanno bisogno di essere riqualificate. Ma le proteste dei cittadini non sono "capricci". Sono la logica conseguenza di una scarsa trasparenza nell'approvazione di interventi che incidono profondamente su luoghi e abitudini di vita. I cittadini vengono in genere a sapere dell'approvazione di queste opere a conclusione di un classico percorso decisionale burocratico che coinvolge solo uffici e amministrazioni pubbliche. Insomma secondo questa impostazione dovrebbero subire passivamente decisioni calate dall'alto. In realtà un metodo alternativo esiste. È quello basato sulla "pianificazione partecipata".

Lo stesso Comune di Milano ne ha sostenuto i benefici in occasione del recente convegno "Per una città più sana", che ha promosso in collaborazione con la rete internazionale delle "città sane" dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, durante il quale ha presentato tre progetti pilota di pianificazione partecipata, in cui i residenti vengono informati e coinvolti nelle scelte di sviluppo dei loro quartieri. Nell'ambito di uno di questi, che riguarda l'area di Chiaravalle, dove si trova l'impianto di depurazione di Nosedo, è stato da poco inaugurato il primo lotto del parco della Vettabbia. I primi risultati di questo approccio sono così promettenti che il Comune intende aprire un apposito ufficio per istituzionalizzare questo approccio. In attesa che questo avvenga, potrebbe comunque garantire ai cittadini l'informazione sulle proposte progettuali che interessano i loro quartieri (basterebbe l'affissione di locandine nelle zone interessate e la pubblicazione dei progetti sul sito internet comunale) e la possibilità di esprimere osservazioni e richieste di modifica nell'ambito di presentazioni pubbliche e di un forum on line. Probabilmente si avrebbero progetti migliori e meno proteste.

15 maggio 2005

I sacrifici per l'ambiente

Se verranno mantenute le promesse elettorali, l'ambiente dovrebbe essere una delle aree di maggior impegno per la nuova giunta regionale (il Formigoni ter). Varata la giunta, uno dei primi impegni dell'amministrazione sarà l'approvazione del programma regionale di sviluppo che delinea i principali obiettivi dell'azione politica durante il quinquennio del nuovo mandato. Vediamo in estrema sintesi quali sono le principali sfide ambientali per la Lombardia a cui ci si aspetta venga data risposta.

Il primo problema è senza dubbio la qualità dell'aria. Polveri sottili d'inverno (e non solo) e ozono d'estate costituiscono una vera e propria emergenza, soprattutto per Milano e le altre aree urbane. Per rientrare nei limiti sempre più severi stabiliti a livello comunitario è necessario intervenire su più fronti, promuovendo innanzitutto l'utilizzo di combustibili puliti, l'efficienza energetica e la mobilità sostenibile. Formigoni si è tra l'altro impegnato a vietare la circolazione dei veicoli commerciali più vecchi e inquinanti. La seconda criticità riguarda le acque superficiali e sotterranee. La qualità delle acque del bacino del Lambro Seveso Olona resta particolarmente compromessa.

Non buona è la condizione di molti laghi lombardi, mentre è in corso un progressivo peggioramento delle acque di falda. L'avvio del sistema depurativo milanese è un successo importante, ma molto resta da fare nel regolamentare gli scarichi civili e industriali e nel contenere l'uso di sostanze chimiche in agricoltura. C'è poi il grande problema delle bonifiche. Al di là dei casi di rilevanza nazionale, esistono migliaia di siti contaminati in Lombardia (ma manca un censimento completo). In molti casi si tratta di siti in cui l'attività produttiva inquinante non è più in essere, per cui è difficile anche individuare un responsabile. Sarebbe necessaria una mappatura di dettaglio e un'intensificazione delle attività di bonifica soprattutto in presenza di materiali come l'amianto che presentano rilevanti rischi per la salute. Infine c'è la partecipazione allo sforzo internazionale per ridurre le emissioni di anidride carbonica e di altri gas che causano l'effetto serra.

Qui la Regione ha intrapreso studi e progetti sperimentali in collaborazione con il sistema scientifico e universitario. Si deve ora passare alla definizione di politiche integrate con quelle di miglioramento della qualità dell'aria.

Queste linee d'azione si potranno perseguire con efficacia a condizione che le politiche ambientali si fondino su una solida base scientifica, si operi in sinergia con gli altri livelli amministrativi (Province e Comuni), si abbia il coraggio di scontentare qualche lobby e si promuova una corretta informazione e partecipazione dei cittadini. Un compito non facile aspetta il neoassessore all'ambiente Domenico Zambetti.

Una politica per la città

I grandi progetti di riqualificazione urbana in corso a Milano rischiano di passare in secondo piano rispetto al manifestarsi di crescenti fenomeni di degrado diffuso sul territorio cittadino. Negli ultimi mesi i media hanno fornito dati molto preoccupanti. Un'indagine di Legambiente classifica Milano al primo posto fra le città italiane per il numero degli atti vandalici e l'entità dei danni subiti. Nell'ultimo anno sono cresciute del 40% le case occupate abusivamente.

Migliaia di clandestini (e regolari) vivono in favelas urbane. I campi nomadi sono territori in cui la legge italiana non vale. Brera è diventato un suk dove la sera non si riesce neanche a camminare. I parchi urbani (ma anche piazza Duomo) sono diventati luogo di ritrovo delle comunità straniere che vi organizzano feste, barbecue e bevute.

Da ultimo uno studio dell'Università Bocconi e della Camera di Commercio pone Milano all'ultimo posto per la qualità della vita fra le grandi città europee. I cittadini chiedono una maggiore repressione nei confronti dei comportamenti illegali. E non si può dar loro torto. Tuttavia sarebbe troppo facile ridurre questi fenomeni ad un mero problema di ordine pubblico. Bisogna portare (o riportare) i valori del vivere in una comunità, quale è la città, laddove sono assenti. È un obiettivo che si può raggiungere solo con una politica articolata di medio e lungo periodo, ma qualcosa si può fare sin da subito.

Oltre a promuovere misure di integrazione sociale dirette alle persone (e qui il sistema educativo svolge una funzione primaria), si deve puntare su azioni di miglioramento ambientale rivolte ai luoghi di vita e di lavoro. La pulizia delle strade e dei muri imbrattati, la creazione e manutenzione delle aree verdi e dei campi gioco e sportivi, l'illuminazione stradale, il decoro dell'arredo urbano, la presenza di fontanelle e di bagni pubblici, una rete capillare di trasporto pubblico sono tutti elementi solo apparentemente marginali, ma che in realtà costituiscono i segni visibili della presenza di una vita sociale organizzata ispirata a valori di civiltà.

Segni che rendono la città più vivibile e più bella. E il bello suscita apprezzamento e rispetto. È facile che si crei una discarica abusiva in un campo abbandonato.

Tutti pensano che gettarvi qualche rifiuto in più non peggiori una situazione già compromessa. Quasi impossibile che la discarica nasca da un'aiuola fiorita.

Una città più "curata" infonde un senso di appartenenza, dignità e orgoglio in chi ci vive. Se le istituzioni aumenteranno i loro sforzi in questa direzione stimoleranno anche le energie positive della cittadinanza, coinvolgendola e rendendola partecipe di un progetto di miglioramento complessivo, con un effetto moltiplicatore nel contribuire a rendere per tutti Milano più bella, vivibile e "nostra".

Informazione sui progetti

I battibecchi che hanno coinvolto diversi esponenti della maggioranza e lo stesso sindaco sono il sintomo di un malessere civico profondo sulla politica dei parcheggi del Comune. Lo stesso Giangiacomo Schiavi scrive in risposta alle lettere di protesta giunte al "Corriere" . "Un giorno qualcuno si prenderà la briga di spiegarci che cosa c'è dietro questa febbre di parcheggi, quanto sono utili ai residenti, alla città e quanto rendono agli interessati. Speriamo non sia troppo tardi" .

Le localizzazioni dei parcheggi sotterranei nel sottosuolo pubblico sono definite in un documento del 2003 l'aggiornamento del "programma urbano parcheggi" , che non ha avuto alcuna divulgazione.

I progetti non sono elaborati dai tecnici comunali, ma proposti da costruttori privati (il cui legittimo interesse è quello di realizzare molti posti ai costi più bassi) secondo le modalità del cosiddetto "project financing". La valutazione dei progetti da parte dei funzionari comunali segue procedure straordinarie "accelerate" e avviene su progetti preliminari, che lasciano aperti numerosi problemi ambientali ed estetici. Il processo coinvolge la pubblica amministrazione e il costruttore, escludendo i cittadini, che (a meno di trasformarsi in detective) vengono a conoscenza dei fatti quando vedono le ruspe sotto le finestre di casa.

C'è da stupirsi se dilaga la protesta? Eppure non è impossibile adottare modalità decisionali più limpide e consensuali. Basterebbe che il Comune si attenesse a questi criteri (largamente diffusi negli altri Paesi europei):

- 1) pubblicare sul proprio sito il "programma urbano parcheggi " e per ciascuna localizzazione indicare le proposte progettuali ricevute e lo status dei procedimenti amministrativi in corso,
- 2) definire preventivamente un "disciplinare tipo" che fissi le regole generali a cui i progetti devono attenersi, a garanzia della tutela dell'ambiente e della salute,
- 3) garantire ai cittadini la possibilità di esprimere osservazioni e pareri sui progetti presentati prima di assumere qualsiasi decisione,
- 4) motivare le decisioni tenendo conto di quanto espresso dai cittadini,

- 5) assicurare ai residenti un'informazione continua sui tempi e le modalità di sviluppo dei lavori e sulle misure per minimizzarne gli effetti negativi. Forse non è ancora troppo tardi per cambiare registro.

Il sindaco Gabriele Albertini, che ha poteri commissariali in materia, potrebbe sospendere i procedimenti in corso e sottoporre a questi criteri tutti i progetti per cui non è ancora stato aperto un cantiere.

Sarebbe così possibile, tra l'altro, migliorare la qualità dei progetti, evidenziarne costi e benefici (superando contrapposizioni ideologiche) e consentire forme di negoziazione trasparenti fra pubblica amministrazione, costruttori e cittadini (ad esempio prevedendo riqualificazioni dei quartieri interessati, mediante giardini, aree gioco per bambini ed altre opere, contestualmente alla costruzione dei parcheggi).

Sempreché l'obiettivo di questa "febbre di parcheggi" sia davvero l'interesse pubblico.

Il richiamo dell'Europa

L'apertura della procedura d'infrazione contro l'Italia da parte dell'Unione Europea per il mancato rispetto dei limiti all'inquinamento da polveri sottili in Lombardia rappresenta in primo luogo una conferma della insostenibilità della situazione attuale. È realistico prevedere che nel 2005 i limiti di concentrazione di 50 microgrammi al metro cubo – che le norme comunitarie consentono di superare al massimo per 35 giorni all'anno – risultino invece superati un giorno su tre. L'iniziativa della Commissione europea costituisce quindi la migliore garanzia affinché il problema dell'inquinamento atmosferico sia finalmente affrontato con mezzi e determinazione adeguati.

La "pistola alla tempia" costituita dal rischio di una pesante sanzione economica, oltre che morale, ha del resto già consentito la realizzazione in tempi record del sistema depurativo milanese. Potrebbe dunque funzionare anche per ridurre l'inquinamento atmosferico. Un primo risultato c'è già: proprio per adeguarsi alle norme comunitarie nel mese di agosto la giunta regionale ha per la prima volta elaborato un piano di misure strutturali (cioè non legate alle sole situazioni di emergenza) con una proiezione quinquennale per migliorare la qualità dell'aria ed in particolare ridurre del 50% le emissioni di polveri sottili. Il piano comprende un insieme di azioni ordinate per priorità che riguardano il traffico, gli impianti industriali, il risparmio energetico (in ambito civile ed industriale) e l'agricoltura. Il piano regionale è certamente perfetibile.

Tra l'altro richiederebbe una quantificazione anno per anno degli obiettivi raggiungibili attraverso ciascuna misura. Dovrebbe prevedere delle scadenze precise oltre le quali non consentire la circolazione dei mezzi più inquinanti. Potrebbe comprendere un più ampio ricorso a strumenti economici (ad esempio mediante la creazione di mercati di permessi di emissione, oltre al "road pricing").

L'impianto generale è comunque fondato e credibile. L'assessore Zambetti e la sua struttura, a cui va il merito di averlo elaborato, non dovranno mancare di coraggio e perseveranza per realizzarlo, visti anche i costi a carico del bilancio regionale (600 milioni di euro) e le possibili resistenze e richieste dilatorie da parte delle categorie interessate. La minaccia sanzionatoria e il controllo sull'attuazione del piano da parte delle istituzioni comunitarie costituiscono dunque una buona notizia.

Isole pedonali e piste ciclabili

Le domeniche a piedi hanno un impatto assai ridotto sulla qualità dell'aria. Causano inoltre disagi a chi rientra da un weekend fuori città e alle famiglie con bimbi piccoli ed anziani che si muovono in auto per visitare parenti ed amici.

Non si può quindi dar torto al ministro Matteoli se ha deciso di non finanziarle più. In Lombardia ne sono comunque previste tre, con finalità più culturali e ricreative che ambientali. Tuttavia tutte le recenti occasioni di fermo alla circolazione, quali appunto le domeniche a piedi e le notti bianche (da ultima quella dedicata alla bicicletta), hanno avuto un enorme successo in termini di partecipazione. Insomma esiste una chiara domanda di poter fruire della città a piedi o in bici. Perché l'auto è un modo estraniante di attraversare uno spazio urbano.

La crescente manifestazione di questa voglia di scoprire e gustare Milano costituisce l'occasione per pensare a come ridurre le auto circolanti non per qualche domenica, ma permanentemente. Come? Ampliando le aree pedonali e le piste ciclabili. Proprio Corso Buenos Aires presenta le caratteristiche ideali per un intervento di questo tipo. L'idea non è nuova, ma si è sempre scontrata con la diffidenza dei commercianti e con la paura del Comune di creare una "strozzatura" viabilistica. Eppure proprio l'esperienza della pedonalizzazione di altre arterie importanti come Corso Vittorio Emanuele e Via Dante ha dimostrato come i timori fossero infondati, ed anzi il "business" ne abbia giovato. Per evitare congestioni viabilistiche nelle vie circostanti un simile provvedimento dovrebbe essere accompagnato da una riduzione strutturale del numero di auto che entra in città attraverso sistemi come il pagamento di un pedaggio. Si potrebbe così capovolgere l'impostazione dell'assurda politica di costruzione di parcheggi a rotazione in prossimità di Corso Buenos Aires che ha addirittura un effetto incentivante sull'afflusso delle auto.

La percorrenza del Corso dovrebbe naturalmente essere consentita anche ai ciclisti in apposite piste, anche nell'intento di contribuire a costruire una vera rete ciclabile, la cui assenza Isabella Bossi Fedrigotti ha messo più volte in evidenza su queste pagine. Certo ci vuole coraggio per chiudere al traffico la più importante "shopping avenue" ed una delle principali vie di accesso alla città. Ma senza coraggio il problema del traffico, con le sue implicazioni ambientali e sociali, non si risolve.

Lo smog e la salute

Un recente rapporto dell'Organizzazione mondiale per la sanità stima che ogni italiano perda 9 mesi di vita a causa dell'inquinamento da polveri sottili. È una media nazionale, perché nei grandi centri urbani, dove le concentrazioni di Pm10 (e dell'ancora più insidioso Pm2,5) sono particolarmente elevate, la perdita è superiore. La presentazione del "rapporto sulla qualità dell'aria a Milano" da parte dell'assessore comunale all'ambiente Domenico Zampaglione conferma la gravità del problema. Il 2005 potrebbe risultare un anno record per numero di giorni di superamento dei valori limite, cioè proprio quelli in cui si verifica l'aumento della mortalità e delle patologie da inquinamento (in realtà tale record è dovuto anche ad una diversa metodologia di misura delle concentrazioni che nel passato erano sottostimate, ma che la situazione precedente fosse in realtà peggiore di quanto si pensasse è una magra consolazione). Il 72% delle emissioni di polveri sottili a Milano viene dai trasporti.

La quota maggioritaria è dovuta ai veicoli diesel, sia per trasporto merci che passeggeri. Pochissimi sono dotati di filtri antiparticolato, in grado di abbattere significativamente le emissioni. La Regione ha predisposto un valido piano di misure strutturali per il miglioramento della qualità dell'aria che – se sarà finanziato e realizzato – potrà generare risultati importanti con un orizzonte temporale quinquennale.

Le misure previste sono invece insufficienti nel breve periodo. Il blocco della circolazione dei veicoli non catalizzati nelle "ore di punta" non colpisce i principali inquinanti, cioè i veicoli diesel pesanti e leggeri. Il rapporto del Comune ipotizza, tra l'altro, il divieto di circolazione – nei giorni di "emergenza" – per tutti i veicoli più vetusti (pre-euro), che comporterebbe una riduzione delle emissioni da traffico di circa il 40%, la metà dovuta allo stop ai veicoli per trasporto merci (quasi tutti diesel). Tuttavia in presenza di una situazione di emergenza quasi continua si tratta di un provvedimento difficilmente applicabile, per le pesanti ripercussioni sull'economia cittadina. L'alternativa è quella di ricorrere a forme di disincentivo economico, in primo luogo il pedaggio per l'ingresso in città, che rendono più costoso l'uso dell'auto.

Da un recente rapporto dell'Acì emerge che il 48% degli automobilisti intervistati "potrebbe fare a meno dell'auto per alcuni giorni la settimana". Sono ipotizzabili naturalmente anche forme di disincentivo più sofisticate, commisurate a quanto ogni mezzo inquina. Non esistono soluzioni a costo zero.

L'ambiente da salvare

Con l'accensione degli impianti di riscaldamento domestici un'ulteriore fonte contribuisce all'inquinamento atmosferico. Se è vero che il traffico resta la prima causa di emissione di polveri sottili, d'inverno la responsabilità del riscaldamento domestico può contribuirvi fino al 40%. Ma gli edifici contribuiscono all'inquinamento anche in modo indiretto attraverso i consumi elettrici per l'illuminazione, i condizionatori, i boilers e gli elettrodomestici (a meno che l'energia non sia prodotta mediante fonti rinnovabili). A Milano il 30% dei consumi elettrici è per uso domestico. Gli edifici, oltre a costituire una fonte di inquinamento rilevante per le polveri sottili, contribuiscono anche ad una larga quota di emissioni di anidride carbonica, il principale gas responsabile dell'effetto serra. La Provincia ha recentemente presentato delle linee guida per la revisione dei regolamenti edilizi comunali che comprende una serie di misure articolate per migliorare l'efficienza energetica degli edifici e per favorirne la "certificazione energetica".

La Regione ha richiesto ai Comuni di costituire un "catasto degli impianti di riscaldamento" e di avviare programmi di "diagnosi energetica" (dando la precedenza agli edifici pubblici), prevedendo incentivi e facilitazioni per l'accesso al credito. Nuove norme statali richiedono che gli edifici di nuova costruzione (o ristrutturati) abbiano prestazioni energetiche migliori e richiedono alle imprese distributrici di energia elettrica e gas di promuovere l'efficienza energetica presso i clienti finali, incluse le famiglie.

Ad oggi, tuttavia, nonostante il crescente intervento normativo in materia, sono molto scarse le misure di politica ambientale ed i risultati concreti ottenuti sul fronte dell'efficienza energetica degli edifici e del risparmio energetico domestico. Ciò risulta particolarmente grave perché la riduzione dei consumi energetici può comportare, oltre che un beneficio ambientale, un risparmio economico che la Commissione europea stima tra 200 e 1.000 euro all'anno per famiglia.

Per imprimere una svolta a questa situazione e sfruttare le potenzialità esistenti è necessaria una vasta azione di informazione ai cittadini sulle misure tecniche adottabili, sui benefici ambientali ed economici conseguibili e sulle possibilità di ottenere finanziamenti ed incentivi. Sarebbe inoltre opportuno attivare degli sportelli pubblici a cui rivolgersi per ottenere queste informazioni, in modo che ciascuno possa fare la propria parte consapevolmente.

Trasporti alternativi

Il 13,6% delle spese delle famiglie lombarde va nei trasporti. La recente indagine dell'Istat sui consumi delle famiglie indica che la spesa annuale per questa voce ammonta a ben 4.600 euro, per la maggior parte imputabile ai mezzi di trasporto privati. Solo per la casa e per l'alimentazione si spende di più. Ha senso spendere tutti questi soldi per l'auto? In realtà anche senza considerare quelle che gli economisti chiamano le "esternalità negative" dell'uso dei veicoli privati – i danni all'ambiente e alla salute, i tempi persi per la congestione – molte famiglie potrebbero soddisfare le proprie esigenze di mobilità spendendo di meno semplicemente senza essere proprietarie di una o più auto.

A Milano risultano immatricolati circa un milione di veicoli, pari a 1,7 per famiglia. L'auto è spesso una cattiva abitudine, più che una comodità, per i milanesi che se ne servono per gli spostamenti tra casa e luogo di lavoro. La considerazione non vale per gli spostamenti del week-end, per la spesa, per il trasporto di bambini e anziani, per le uscite serali.

Ma forse non serve essere proprietari di un'auto quando se ne fa un uso sporadico, o di una "seconda auto" che percorre poche migliaia di chilometri all'anno. Basterebbe poterne avere la disponibilità quando se ne ha bisogno e pagare solo per il tempo che la si usa.

Questa formula di noleggio di breve periodo esiste e si chiama "car sharing". Il car sharing rimane un fenomeno di nicchia in tutto il mondo, ma avrebbe invece le potenzialità per diventare il modo "normale" di disporre di un'auto.

Chi percorre pochi chilometri infatti evita così il costo d'acquisto e quelli per la manutenzione, l'assicurazione e le tasse. Gli resta da pagare solo il canone di noleggio e il combustibile. Al risparmio per i privati corrisponde un beneficio sociale rilevante: meno auto in circolazione o parcheggiate grazie ad un uso più intensivo e razionale delle vetture a noleggio, un più rapido ricambio e ammodernamento del parco auto garantendo la riduzione delle emissioni inquinanti.

Oggi il vero limite del car sharing consiste da un lato nel numero limitato di veicoli a disposizione e di punti di prelievo e restituzione delle auto e dall'altro nella complessità della formula tariffaria e delle modalità di prenotazione. Se si fosse sicuri di trovare a qualsiasi ora un'auto disponibile nel raggio di poche centinaia di metri a tariffe chiare, il servizio avrebbe un gradimento diverso. Perché la situazione cambi e il sistema possa decollare sarebbero necessari innanzitutto forti investimenti. Ma c'è anche un'altra barriera da superare: quella dell'auto in proprietà come status symbol.

I divieti necessari

Il “pacchetto antismog” varato pochi giorni fa dalla Regione, centrato sul blocco alla circolazione dei veicoli non catalizzati partito ieri e su tre “domeniche a piedi”, è un pannicello caldo per un malato (l’aria di Milano) sempre più grave. Ben altra portata ha il “piano di misure strutturali per la qualità dell’aria” presentato dall’assessore all’ambiente Zambetti di cui si attendono l’approvazione, il finanziamento e la definizione di tempi e “tappe” per la sua concreta attuazione.

La misura più efficace prevista dal piano, che da sola contribuirebbe alla riduzione del 30% delle emissioni di polveri sottili da traffico, è la “rottamazione” progressiva e l’adozione obbligatoria di filtri antiparticolato per gli autocarri e autobus precedenti all’ultima generazione per livello di emissioni (pre-euro 4).

Per affrontare l’attuale situazione di continuo superamento dei limiti di concentrazione delle polveri sottili, credo però sia una forzatura chiamare in causa il prefetto, che non dispone degli strumenti necessari. La legge affida semmai al sindaco – che a Milano è anche “commissario al traffico” – l’adozione di provvedimenti di emergenza per tutelare la salute pubblica.

Che cosa sta facendo dunque il Comune? Il sindaco Albertini ha annunciato l’intenzione di riprendere in considerazione la possibilità di introdurre un ticket per l’ingresso in città (o in alternativa alla cerchia filoviaria o dei bastioni), sulla scorta dell’esperienza positiva di Londra ed altre città. L’efficacia del provvedimento varia a seconda della tariffa e dei confini, ma potrebbe ragionevolmente portare ad una riduzione delle emissioni di polveri sottili da traffico del 20%.

Nel recente “rapporto sulla qualità dell’aria” presentato dall’assessore all’ambiente Zampaglione è messo in evidenza che il divieto alla circolazione per i veicoli per trasporto merci pre-euro (i più vecchi) ridurrebbe del 20% le emissioni di polveri sottili da traffico. In questo ambito è recentissima la dichiarazione dell’assessore al traffico Goggi sull’insuccesso della trattativa con le associazioni degli autotrasportatori per limitare dal 2009 l’ingresso in città ai veicoli commerciali diesel, responsabili complessivamente del 60% delle emissioni di polveri sottili da traffico. Le soluzioni, quindi sono note. Ma bisogna comunque uscire dalle “sabbie mobili” della concertazione. Una negoziazione può essere necessaria, ma il Comune chiarisca subito che in mancanza di accordo adotterà comunque i provvedimenti necessari.

8 novembre 2005

Il commercio e i cittadini

Fino a poche settimane fa la costruzione di un parcheggio sotterraneo in Viale Benedetto Marcello costituiva un'esperienza esemplare. I cittadini avevano infatti sopportato volentieri i disagi dei lavori in cambio di una riqualificazione complessiva dell'area, che prevedeva giardini e aree gioco per bambini al posto del terreno dissestato occupato da un mercato due volte la settimana. Di fronte alla contrarietà degli ambulanti allo spostamento del mercato, il Settore Strade e Parcheggi del Comune ha invece previsto il ritorno di bancarelle e furgoni. È così esplosa la protesta del quartiere. Questo conflitto tra residenti e ambulanti non è isolato. A Milano si svolgono 97 mercati scoperti ogni settimana.

La collocazione e la dimensione di alcuni di questi è causa di sporcizia, ingorghi, smog e rumore. Sarebbe ora di rivedere in modo organico la dislocazione dei mercati sul territorio comunale.

Sia chiaro, nessuno vuole eliminare i mercati scoperti. Hanno una importante funzione di calmiera dei prezzi e offrono, per certe categorie di prodotti, come frutta e verdura, una qualità superiore. Tuttavia bisogna riconoscere che in diversi casi costituiscono un elemento di degrado. Il Comune non può comportarsi da osservatore o mediatore, nel timore di scontentare qualche lobby, ma è chiamato ad esprimere la capacità di pianificare lo sviluppo del territorio, magari coinvolgendo i Consigli di zona (che potrebbero almeno in questo caso cercare di rendersi meno inutili).

La revisione dei luoghi di svolgimento dei mercati costituisce tra l'altro un'opportunità di riqualificazione urbana che offre un potenziale benefico a tutti i soggetti coinvolti, a parte gli abusivi e i venditori di merce contraffatta.

Il Comune potrebbe innanzitutto sviluppare un processo partecipativo: ascoltare i cittadini effettuando un sondaggio su quali sono i mercati graditi e sgraditi e per quali ragioni, raccogliere suggerimenti e individuare nuovi siti nei casi sia opportuno uno spostamento.

Lo spostamento dovrebbe essere accompagnato dalla riqualificazione, per far sorgere aree verdi e spazi gioco al posto del cemento e del fango, liberare le strade e, in qualche caso, realizzare un parcheggio sotterraneo con il consenso dei residenti.

Agli ambulanti regolari verrebbe assicurata una nuova localizzazione, con piazzole attrezzate, connesse alle reti elettriche ed idriche, parcheggi e adeguati servizi di pulizia e vigilanza. Le nuove localizzazioni, a loro volta, consentirebbero di riqualificare aree ancor più degradate. Così i mercati milanesi potrebbero diventare dei luoghi piacevoli da frequentare e acquistare un po' del carattere degli antichi fori romani e magari del colore dei bazar orientali.

Ambiente e controlli

Il rapporto "Ecosistema urbano" realizzato da Legambiente su 103 capoluoghi di provincia italiani classifica Milano all'ottantaduesimo posto per la qualità dell'ambiente. La graduatoria deriva dall'aggregazione, con diversi pesi, di 26 indicatori riguardanti mobilità, aria, acqua, rifiuti, energia, verde e altri fattori.

Tra le classifiche che compaiono sui media, quella di Legambiente è una delle più serie, tuttavia il posizionamento in graduatoria deriva da una scelta discrezionale degli indicatori e dei pesi. Gli indicatori utilizzati risultano piuttosto penalizzanti per i grandi centri urbani, che si collocano tutti a fondo classifica. Nel confronto con le altre metropoli Milano non esce in realtà così male. L'indagine conferma infatti la grave criticità della qualità dell'aria (solo Torino sta peggio). Evidenzia però buoni risultati nella disponibilità di mezzi pubblici e nella raccolta differenziata e un notevole progresso nell'estensione delle aree verdi e nella capacità di depurazione delle acque.

L'indagine non comprende però alcuni aspetti rilevanti e critici per Milano, come il rumore e le emissioni di gas che alterano il clima, considerati fondamentali dalla Commissione Europea che ha definito 10 "indicatori comuni europei" proprio con lo scopo di mettere a confronto i centri urbani. La convergenza verso l'utilizzo di questi indicatori "ufficiali" consentirebbe di effettuare raffronti omogenei tra città. Purtroppo il Comune di Milano – diversamente da altri come Roma, Napoli, Torino e Firenze – non ha ancora adottato questi indicatori. Né ha sottoscritto gli "impegni di Aalborg", città danese dove lo scorso anno alcune centinaia di amministrazioni locali (fra cui Roma, Napoli, Palermo, Firenze, Genova e Venezia) si sono impegnati a definire un programma d'azione per la sostenibilità e a misurare e pubblicizzare la sua attuazione. Un efficace confronto fra la situazione ambientale dei centri urbani richiede, oltre che indicatori standard, la disponibilità di dati affidabili.

Purtroppo in molti casi alcuni dati non sono rilevati o, come risulta anche da una recente indagine dell'Università Bocconi, la loro gestione non è sottoposta a certificazione di qualità. Al di là delle classifiche, dunque, la periodica alimentazione e diffusione di indicatori comuni di qualità ambientale dei centri urbani costituisce un requisito indispensabile per definire e aggiornare le politiche ambientali.

2 gennaio 2006

L'anno nero dello smog

Lo dicono i dati ufficiali dell'Arpa, l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente: con 151 giorni oltre il limite giornaliero della concentrazione di Pm10, fissato in 50 microgrammi al metro cubo, il 2005 è l'anno peggiore dal 1998, cioè da quando si dispone di misure sistematiche. Il quadro non muta ricalcolando le misure delle concentrazioni degli anni precedenti alla luce di un nuovo metodo di misura più accurato utilizzato dallo scorso anno. In realtà negli ultimi 8 anni, pur con qualche oscillazione, l'inquinamento da polveri sottili è in tutta la pianura padana a livelli record in Europa. La risposta politica è stata finora assai debole e fondata principalmente su provvedimenti regionali di emergenza pressoché inefficaci: il divieto di circolazione dei veicoli non catalizzati pre-euro in certe fasce orarie nei giorni feriali ed i blocchi domenicali del traffico. Si sono così addossati sacrifici inutili ai milanesi in nome della lotta allo smog.

Nel 2006 la situazione potrebbe cambiare, se i piani, gli annunci e le buone intenzioni dichiarati negli ultimi mesi si trasformeranno in fatti. La Regione ha finalmente predisposto un piano di misure strutturali per migliorare la qualità dell'aria e rispondere al richiamo della Commissione europea.

Gli interventi previsti riguardano il traffico, il riscaldamento, l'efficienza energetica, l'uso di fonti energetiche "pulite". Nei giorni scorsi la Commissione ha espresso il proprio apprezzamento per il piano. I provvedimenti più efficaci dovrebbero però scattare nel 2007.

Pochi giorni prima di Natale il presidente Formigoni ha infatti annunciato l'intenzione di vietare la circolazione, a partire dal 1° gennaio 2007, ai bus diesel pre-euro utilizzati per il trasporto pubblico sprovvisti di filtri antiparticolato, e, a partire dal 1° ottobre 2007, anche ai veicoli diesel o a benzina privati pre-euro senza filtri e ai motocicli a due tempi pre-euro non catalizzati: in tutto, secondo stime della Regione, circa 800 bus, un milione di auto e mezzo milione di moto. Visti i precedenti, è lecito nutrire qualche dubbio sull'effettivo rispetto dei tempi di un provvedimento (per ora solo annunciato) così ambizioso e che dovrebbe essere accompagnato da incentivi per la sostituzione dei mezzi a carico del bilancio regionale. Sarebbe comunque opportuno non concedere rinvii agli autobus, agli autocarri e ai furgoni per trasporto merci diesel, principali responsabili dell'inquinamento, che sono di proprietà di aziende e imprenditori che ne hanno già ammortizzato il costo.

15 gennaio 2006

Ascoltare i cittadini

Marco Garzonio ha rilevato come le continue concessioni ai piccoli e grandi interessi stiano portando a una sorta di "privatizzazione della città" e ha individuato come rimedio "una robusta, convinta, condivisa cultura della partecipazione". È facile trovare esempi che confermano l'asservimento a fini particolari di spazi e funzioni pubbliche e il disinteresse, se non addirittura il favore, con cui l'amministrazione pubblica guarda al fenomeno. L'autorizzazione alla costruzione di decine di parcheggi sotterranei nel sottosuolo pubblico è avvenuta, come ha più volte segnalato Giangiacomo Schiavi, senza un approfondito studio sulle singole localizzazioni e in assenza di adeguate valutazioni di impatto ambientale.

Così pure la trasformazione in abitazioni di centinaia di sottotetti cittadini si è realizzata senza troppe formalità, grazie anche a una legge regionale permissiva. Ne sono derivati e continuano a derivarne danni estetici e ambientali permanenti al tessuto urbano. Così un ristretto numero di soggetti ottiene benefici economici privati a fronte di costi per tutta la collettività. Non sempre, peraltro, queste opere sarebbero da respingere in toto. In alcuni casi basterebbe che le amministrazioni esercitassero efficacemente le loro funzioni di tutela. Ma la mancanza di volontà politica, in alcuni casi, o la scarsità di risorse, in altri, non lo rendono possibile.

Considerazioni analoghe valgono per i casi in cui l'amministrazione pubblica non ha il coraggio di confrontarsi con le lobbies più agguerrite.

Così le localizzazioni dei mercati scoperti paiono intoccabili, a costo di paralizzare il traffico e rinunciare al mantenimento dell'ordine pubblico, e allo stesso tempo il Comune impone al supermercato Esselunga di viale Piave di rinunciare all'apertura domenicale, per ragioni burocratiche, a discapito dei cittadini. In tutti questi casi, e in molti altri, l'Amministrazione ha deciso (o ha rinunciato a decidere) senza ascoltare e valutare le esigenze dei cittadini, dando per scontato che la partecipazione rappresenti solo un fastidioso rallentamento del processo decisionale, invece che un'opportunità per assumere decisioni migliori e condivise.

Il risultato, anche se involontario, è stato spesso quello di ratificare le decisioni assunte dalla parte più forte, in grado di far pesare il proprio interesse in modo preponderante. Farà bene il prossimo sindaco, chiunque sia, a impegnarsi per tutto il periodo del suo mandato all'ascolto della città.

Oltre gli appelli

Non è bastata la più forte nevicata degli ultimi 20 anni, che ha paralizzato la città, a ripulire l'aria e far scendere le concentrazioni di polveri sottili al di sotto del limite di 50 microgrammi al metro cubo che, per legge, non può essere superato per più di 35 giorni all'anno (obiettivo irraggiungibile anche per il 2006, visto nei primi 27 giorni di gennaio a Milano il limite è già stato superato per ben 26 volte).

A patire maggiormente il protrarsi di condizioni di inquinamento a livelli così elevati (in alcuni giorni le concentrazioni erano oltre cinque volte il limite) sono soprattutto i bambini e i soggetti deboli, come ormai comprovato dagli studi di epidemiologia ambientale e dalle statistiche che evidenziano le impennate delle patologie respiratorie e della mortalità.

La risposta delle istituzioni a questa crisi prolungata si è limitata all'appello al senso civico - giusto, ma da promuovere con azioni di informazione ed educazione ambientali continuative, non come "ultima spiaggia" - ed a qualche ispezione per verificare il rispetto dei gradi di temperatura nelle case e negli uffici. Certo, le particolari condizioni meteorologiche hanno impedito la dispersione degli inquinanti. Persino i provvedimenti di blocco del traffico prolungati per più giorni adottati in diversi capoluoghi di provincia lombardi si sono dimostrati inefficaci. Ma raccomandarsi al cielo per battere lo smog non basta.

Da questa esperienza si possono però trarre indicazioni utili per le politiche antismog:

- 1) è meglio prevenire le emergenze sviluppando azioni che riducano permanentemente i livelli di concentrazione delle polveri sottili (a questo proposito non è più rinviabile lo sviluppo del piano integrato di misure strutturali per la qualità dell'aria predisposto dalla Regione),
- 2) la dimensione territoriale dei provvedimenti di emergenza deve coincidere con quella in cui si estende il problema,
- 3) le misure di emergenza non possono essere improvvisate all'ultimo momento, ma devono essere predefinite (e fondate su solidi studi che ne dimostrino la validità tecnico-scientifica, l'efficienza economica e l'accettabilità sociale) e comunicate alla popolazione in anticipo,
- 4) l'efficacia delle misure cambia a seconda delle condizioni climatiche, per cui è opportuno specificare a quali di esse ricorrere nei diversi casi.

Un impegno anti smog

Il pessimo stato della qualità dell'aria nella Pianura Padana riscontrato nel 2005 e in queste prime settimane del 2006, per le elevate concentrazioni di polveri sottili (e di ossidi di azoto), viene attribuito alle fonti emissive degli inquinanti, soprattutto il traffico e il riscaldamento. L'incremento del numero di auto per famiglia e dei chilometri percorsi, nonché dei veicoli diesel rispetto a quelli a benzina, ha finora compensato la riduzione delle emissioni veicolari ottenute grazie alle innovazioni tecnologiche sulle auto e sui combustibili.

Così pure la permanenza dell'uso di vecchie caldaie, l'eccessiva temperatura e l'imperfetto isolamento degli edifici non hanno consentito significativi miglioramenti, nonostante la messa al bando (non del tutto rispettata) dei combustibili più inquinanti. Vanno dunque nella giusta direzione le proposte del presidente della Regione Roberto Formigoni di vietare (entro un ragionevole lasso temporale) la circolazione delle auto diesel senza filtro antiparticolato e di incentivare la sostituzione (a partire da oggi ed entro 5 anni) di metà delle caldaie condominiali di Milano. L'attuale emergenza è però attribuibile soprattutto alle condizioni del clima, eccezionalmente secco e poco piovoso, che non consente un'efficace dispersione degli inquinanti. I più autorevoli centri meteorologici italiani e internazionali hanno registrato negli ultimi 10 anni una modifica del clima nel Nord Italia - con ondate di calore estive, piogge torrenziali in autunno e inverni troppo secchi o, all'opposto, troppo piovosi - attribuibile all'effetto serra, il fenomeno di riscaldamento globale che ha effetti differenziati regionalmente.

La Nasa ha rilevato che per la Terra il 2005 è stato l'anno più caldo dalla fine del 1800, seguito dal 1998, 2002, 2003 e 2004. La comunità scientifica internazionale considera quasi unanimemente che l'effetto serra derivi dall'aumento delle emissioni in atmosfera di alcuni gas, in primo luogo l'anidride carbonica, generati dalle attività umane. Un anno fa, il 16 febbraio 2005, è entrato in vigore il protocollo di Kyoto, che impegna i Paesi industrializzati a ridurre le emissioni dei gas responsabili dell'effetto serra. La Regione Lombardia potrebbe fare la sua parte sviluppando un piano per ridurre le emissioni dei gas in sinergia con le azioni per il miglioramento della qualità dell'aria. Altre regioni, fra cui la California e i Paesi Baschi costituiscono già un esempio.

Il verde da vivere

Central Park dista pochi minuti a piedi da dove abitavo, nella mia ormai lontana esperienza di vita newyorkese. Così tutte le domeniche, da solo o in compagnia, me lo gustavo per qualche ora, tempo permettendo. A piedi o di corsa, sui pattini o in bici, per un pic-nic o una visita al Metropolitan, in occasione di un evento sportivo o culturale, non mancava mai una buona ragione. Ma anche i grandi parchi di Londra, Parigi, Copenhagen – per restare in Europa – offrono, oltre ad un verde ben curato, mostre, concerti e attrazioni ai loro visitatori. Negli ultimi anni la superficie del verde pubblico a Milano è raddoppiata. Il completamento della “cintura verde” intorno alla città, di cui si parla in questi giorni, può contribuire alla lotta all’inquinamento e anche a contrastare l’afa d’estate. Ma i parchi urbani milanesi non reggono il confronto internazionale. Al di fuori delle aree gioco per i bambini, le attrazioni non sono molte.

Se gli extracomunitari li considerano un luogo di incontro, la maggior parte dei milanesi li frequenta di rado, né considera una giornata al parco una valida alternativa alla “fuga” per il weekend (a meno che un blocco del traffico non li “intrappoli”). Perché a New York e nelle altre metropoli i parchi costituiscono luoghi di ricreazione addirittura segnalati sulle guide turistiche, mentre a Milano questo non avviene? Non è certo colpa del clima, o del carattere degli abitanti. È la mancanza di “animazione” che penalizza i parchi milanesi.

Nel caso di Central Park, ad esempio, è stata costituita un’apposita “autorità” del parco che ha cioè la responsabilità della manutenzione del verde e della sicurezza, ma anche dell’organizzazione di eventi e spettacoli. Agli ingressi del parco si trovano punti informativi sulla storia del parco, sugli eventi della settimana, sul noleggio delle biciclette.

Si potrebbe sviluppare questo modello anche a Milano. In alcuni parchi, come il parco Sempione, i giardini pubblici di via Palestro e il parco Lambro, sono presenti una pluralità di istituzioni culturali ed esercizi pubblici, ma si comportano come entità separate. Il Comune potrebbe costituire per ciascuno dei principali parchi un’autorità con la responsabilità di pianificare e gestire la “vita” del parco.

L’autorità sarebbe diretta da un funzionario (quindi senza ulteriori costi), con la partecipazione dei diversi soggetti, delle guardie ecologiche volontarie ed anche dei rappresentanti dei residenti. Credo che i milanesi, attenti alle novità e alla qualità, risponderrebbero positivamente.

Il ticket e i veleni

Solo pochi giorni fa è stato reso integralmente pubblico lo studio sul “road pricing” a Milano commissionato dal Comune all’Agenzia per la mobilità e l’ambiente. Lo studio risale al 2002 ma era rimasto nel cassetto. Il sindaco Albertini non era infatti riuscito a ottenere un sufficiente consenso politico per concretizzare la proposta. Lo stesso sindaco ha peraltro riconosciuto che il problema del traffico, con le sue implicazioni in termini di congestione ed inquinamento, resta aperto e toccherà al suo successore risolverlo. Legambiente ha presentato a sua volta un dossier che parte dall’esperienza storica di Singapore fino a quella recente di Londra, riaprendo il dibattito sulle ragioni e soprattutto sul modello da introdurre a Milano. I principali nodi sono:

- 1) l’entità della tariffa;
- 2) chi la deve pagare e chi è esentato;
- 3) i confini e gli orari di applicazione;
- 4) le modalità di riscossione e controllo;
- 5) la destinazione dei proventi.

In primo luogo è necessario chiarire la finalità del pedaggio, che a Milano sarebbe soprattutto la riduzione delle emissioni inquinanti degli autoveicoli. Un obiettivo perseguibile, visto che a Londra nell’area ad accesso a pagamento il traffico si è ridotto di circa del 30% e l’inquinamento del 20%.

È quindi opportuno sviluppare un sistema semplice, facilmente comprensibile e gestibile, per non complicare inutilmente la vita ai cittadini. I risultati dipendono dalla capacità della tariffa di modificare i comportamenti sfavorendo l’uso dell’auto. A questo proposito lo studio del Comune rischia di essere ormai datato.

Prende infatti in considerazione tre tariffe giornaliere alternative, di 1, 2 o 3 euro. Troppo poco per costituire un efficace disincentivo. A seguito dell’estensione della sosta a pagamento a buona parte dell’area interna ai Bastioni una tariffa così bassa non altererebbe in modo rilevante il costo totale di ingresso in città in auto, che comprende, oltre che il ticket e il parcheggio, la benzina e l’usura dell’auto.

A Londra il costo è di 8 sterline, circa 12 euro. L'ideale sarebbe fissare una tariffa differenziata corrispondente al danno ambientale, cioè commisurata alle emissioni inquinanti e al chilometraggio percorso (o al tempo di permanenza) del veicolo nell'area.

Tuttavia questo criterio contrasta con l'esigenza di semplicità. L'applicazione della tariffa avrebbe il vantaggio di generare entrate per l'Amministrazione di un ordine di grandezza di 100 milioni di euro all'anno. In tempi di ristrettezze per gli enti locali un elemento da non sottovalutare.

15 aprile 2006

Ambiente e sviluppo

All'inizio del ventesimo secolo la tutela dell'ambiente era intesa come conservazione del patrimonio naturale, messo a repentaglio dai processi di urbanizzazione e industrializzazione.

Oggi invece la "questione ambientale" riguarda soprattutto le grandi metropoli, dove la densità abitativa e la concentrazione di attività antropiche sono all'origine di intense pressioni sul territorio e di problemi acuti di inquinamento dell'aria, delle acque e del suolo e di rumore, la cui prevenzione e mitigazione richiede soluzioni gestionali e tecnologiche complesse ed innovative.

I problemi di Milano sono comuni a molte città occidentali e non sono certamente comparabili con quelli delle metropoli dei paesi in via di sviluppo, dove rifiuti maleodoranti per strada, aria irrespirabile, acqua non potabile, rumore giorno e notte rappresentano la "normalità". Tra le città europee Milano è però una di quelle che presenta maggiori criticità ambientali. Molte recenti indagini indicano che i milanesi ritengono prioritaria la loro risoluzione ai fini del miglioramento della qualità complessiva della vita. La domanda di qualità dell'ambiente che i cittadini esprimono comprende una pluralità di aspetti e si declina in una varietà di accezioni. La prima riguarda il benessere e richiede la riduzione dei rischi per la salute connessi all'inquinamento atmosferico, particolarmente gravi per le categorie più "deboli", come bambini ed anziani, e del rumore soprattutto notturno.

La seconda si riferisce alla tutela del paesaggio urbano, in termini sia di conservazione del patrimonio architettonico e monumentale, che di sviluppo armonioso della città, attraverso un'attenta progettazione delle opere pubbliche e private e la cura dell'arredo urbano. La terza concerne la tutela del verde pubblico, non tanto a fini meramente conservativi, ma piuttosto ricreativi (spazi gioco per bambini, aree per il relax) e di godimento estetico (giardini, aiuole, strade alberate). La tutela dell'ambiente in un contesto urbano come quello di Milano si collega dunque strettamente alle scelte urbanistiche, alle politiche per la mobilità, alla buona gestione dei servizi pubblici.

Su questi temi i milanesi si aspettano un salto di qualità dal prossimo governo cittadino.

“Lo smog? Sconfitto con la tassa antiveleni”

Il principale pregio del programma di Letizia Moratti sull'ambiente è l'indicazione di obiettivi quantitativi e tempi precisi, totalmente assenti in quello di Ferrante. Sono chiaramente specificati l'obiettivo di riduzione del 25% delle emissioni inquinanti da traffico (e del 20% dell'inquinamento complessivo) entro cinque anni e le misure per raggiungerlo.

Tra queste figura “coraggiosamente” (diversamente dal programma di Ferrante) l'introduzione d'una “pollution charge”, un pedaggio commisurato alle emissioni inquinanti dei veicoli che entrano in città. La tariffa verrà applicata ai veicoli che non rispettano gli standard ambientali più rigorosi. Saranno cioè esclusi solo i veicoli di ultima generazione (euro 5), quelli ecologici, nonché quelli adibiti a servizi pubblici e al trasporto merci (per i quali sono previsti invece interventi sulla logistica e sul rinnovo) e dei residenti. L'intero ricavato della tariffa (circa 150 milioni di euro annui) sarà destinato a infrastrutture per la mobilità (come le nuove linee metropolitane e il miglioramento dei collegamenti extraurbani) e a misure per il miglioramento ambientale.

L'introduzione della tariffa avrà una fase iniziale sperimentale biennale per garantire la messa a punto del sistema, considerare le esigenze delle diverse categorie e rafforzare il trasporto pubblico.

Nel programma sono inoltre previste numerose azioni per promuovere l'eco-efficienza in ambito domestico, industriale e commerciale, e l'utilizzo delle acque di falda, mediante la tecnologia delle pompe di calore, per il riscaldamento e il condizionamento di interi quartieri. Rispetto all'obiettivo regionale di riduzione dell'inquinamento da polveri sottili del 50%, il contributo offerto dalle misure adottate dal Comune di Milano sarebbe molto rilevante e sinergico con le altre misure in via di adozione da parte della Regione.

La tassa per chi inquina, un passo contro lo smog

È necessario adottare provvedimenti energici – a volte anche impopolari – per ridurre l'inquinamento atmosferico nei grandi centri urbani. Una recente indagine dell'Oms conferma i pesanti effetti sulla salute in presenza di elevate concentrazioni di polveri sottili ed ozono e chiama all'azione gli amministratori delle città. Nella mia nuova funzione di assessore alla mobilità, trasporti e ambiente del Comune intendo realizzare quanto previsto dal programma del sindaco Moratti intervenendo innanzitutto in due ambiti:

- 1) la mobilità sostenibile delle persone e delle merci e
- 2) la promozione dell'efficienza energetica e delle fonti "pulite".

Tra i provvedimenti previsti, quello che suscita maggiore dibattito è l'introduzione della "pollution charge", cioè un pedaggio per l'ingresso in città dei veicoli più inquinanti. Ho letto con interesse gli interventi sul Corriere di Gaspare Barbielini Amidei e di Piero Bassetti, che, pur non contrari al provvedimento, esprimono elementi di riflessione in relazione alla sua equità, alle modalità di applicazione e alla destinazione dei proventi.

Concordo con la necessità di un approfondimento su questi temi e garantisco che non appena completato il piano di introduzione del pedaggio, per cui è già all'opera un apposito gruppo di lavoro tecnico comunale, integrato da professionalità scientifiche esterne all'amministrazione, sarà svolta una diffusa azione di informazione e ascolto dei cittadini, anche residenti fuori Milano. Voglio evidenziare sin d'ora che della sua introduzione beneficerà non solo Milano, grazie alla riduzione del numero di auto che entrano ogni giorno in città, ma anche i comuni dell'hinterland e di un'area ancor più vasta, che subiranno un minor traffico grazie alla riduzione dei flussi di auto all'origine – aspetto che ha ben colto il presidente dell'amministrazione provinciale Filippo Penati. Una cospicua parte degli introiti sarà destinata, tra l'altro, proprio a potenziare il trasporto pubblico extraurbano (oltre naturalmente a quello urbano), in modo da offrire progressivamente valide alternative ai pendolari. Voglio infine ricordare che il pagamento di un pedaggio a fronte dell'utilizzo di un veicolo inquinante (saranno comunque esentati i veicoli ecologici e quelli di ultima generazione) è coerente con l'applicazione del principio comunitario "chi inquina paga" e consente di includere nel costo d'uso del mezzo privato anche le cosiddette "esternalità ambientali", cioè i danni subiti dalla collettività.

Siamo pronti ad aprire i cantieri per i nuovi metrò

L'ultima linea metropolitana inaugurata a Milano è la 3, nel 1990. Da allora sono state realizzate importanti estensioni, ma non nuove linee. La nuova amministrazione comunale si è posta come obiettivo prioritario un forte sviluppo della rete.

Già il prossimo anno saranno aperti i cantieri delle linee 4 e 5, le cui prime tratte saranno realizzate nell'arco di 5 anni. La linea 5 – di cui è in fase di approvazione il progetto definitivo e che partirà per prima grazie al finanziamento del capitale privato – si svilupperà da Garibaldi lungo Viale Zara e Fulvio Testi fino a Bignami. La 4 si snoderà dal Policlinico fino a Lorenteggio “San Cristoforo”; per finanziare l'opera il Comune ha “accantonato” 170 milioni di euro ed ha sollecitato il governo a confermare 240 milioni di euro assegnati, ma non ancora erogati.

È già stata prevista l'estensione della linea 5 ad est fino a Monza e ad ovest fino a San Siro ed in prospettiva a Settimo milanese. In questo modo la linea 5 collegherà anche due importanti nuovi poli di sviluppo urbanistico: City Life nell'ex quartiere fieristico e “Città della moda” a Garibaldi-Repubblica. Per quanto riguarda la linea 4 è previsto lo sviluppo dal Policlinico fino all'aeroporto di Linate. Nel frattempo, nella logica di promuovere l'uso del mezzo pubblico anche per chi viene da fuori città, saranno completati nei prossimi anni il prolungamento della linea 2 fino ad Assago, della linea 3 fino a Comasina e della linea 1 fino a Monza. In prospettiva la linea 3 potrà arrivare a Paullo.

Il Comune sta inoltre progettando con Metropolitana Milano e Atm ulteriori nuove linee metropolitane e sviluppando la collaborazione con la Regione e le Ferrovie Nord e con le Ferrovie dello Stato per l'integrazione delle reti su ferro.

Questo straordinario impegno deriva da una precisa scelta strategica a favore del trasporto pubblico e della tutela ambientale. Il sindaco Moratti lo ha messo in evidenza in tutti gli incontri avuti con i rappresentanti del governo, da cui attendiamo atti concreti e risorse adeguate. Infine, una rassicurazione per i milanesi: lo sviluppo della città e delle reti per la mobilità comporterà l'apertura di importanti cantieri, ma le moderne tecniche di scavo in profondità consentiranno di minimizzare i disagi in superficie. La “ricompensa” sarà comunque una città più bella e vivibile per tutti.

2 novembre 2006

Provvedimento innovativo per Tutelare la Salute

Il piano per la mobilità sostenibile approvato dalla Giunta comunale costituisce un elemento fondamentale del forte impegno dell'amministrazione a favore della tutela dell'ambiente e della salute dei milanesi, in coerenza con il programma del sindaco Letizia Moratti. Il piano ha l'obiettivo di ridurre del 25% nell'arco dei 5 anni di mandato le emissioni di polveri sottili generate dal traffico, anche attraverso la riduzione del 30% dei veicoli in ingresso a Milano. Si fonda su interventi strutturali, per superare la logica emergenziale che ha finora contraddistinto le politiche antismog. È un piano coraggioso e severo, che richiede a ciascuno di noi di contribuire al risultato finale, perché solo attraverso un impegno collettivo, che superi gli interessi particolari, è possibile rendere Milano più vivibile e l'aria più respirabile. Gli studi più recenti hanno accertato i danni elevatissimi per la salute, in particolare dei bambini, degli anziani e delle fasce deboli, connessi all'attuale situazione di inquinamento.

Chi come me ha figli piccoli, soggetti a continue malattie respiratorie, sa per esperienza che la causa delle frequenti affezioni respiratorie risiede nella qualità dell'aria che respirano.

La fuga nei fine settimana – che comunque non tutti possono permettersi – è un sintomo di questo malessere. Lo scorso anno la soglia di legge (comunque non sufficientemente cautelativa per la salute) delle polveri sottili è stata superata per 150 giorni all'anno contro i 35 ammessi. Nell'ultima settimana è stata superata tutti i giorni. I danni per la mancanza di un'azione di contrasto efficace ammontano, secondo le valutazioni fatte dall'Agenzia per la mobilità e l'ambiente, a 5 miliardi di euro annui.

Non esiste un unico intervento di risanamento risolutivo. Il piano per la mobilità sostenibile si articola in 13 aree di intervento coordinate. Tra queste il potenziamento del trasporto pubblico, non solo in città, ma soprattutto nei confronti dell'esterno, in primo luogo verso i Comuni di cintura. Già nei prossimi mesi saranno assunti 300 nuovi autisti dall'Atm e garantito un incremento del 20% dei posti offerti e delle frequenze.

Nell'arco del 2007 saranno messi in servizio oltre 200 nuovi autobus e

ulteriormente migliorata la qualità del servizio. Verranno progressivamente estesi all'hinterland i servizi flessibili svolti con minibus "a chiamata". Tra le altre misure – consultabili sul sito del Comune insieme all'intero piano da settimana prossima – figurano l'estensione della regolamentazione della sosta, a partire dalle aree cittadine periferiche che soffrono per la pressione delle auto dei pendolari, il potenziamento dei parcheggi di interscambio, lo sviluppo della rete di piste ciclabili e del car sharing, la razionalizzazione della distribuzione delle merci, l'incentivazione alla diffusione di mezzi ecologici.

Non mancano azioni complementari per promuovere l'efficienza energetica e la riduzione dell'uso dei combustibili fossili per il riscaldamento. Tra le misure figura l'introduzione della "pollution charge", una tariffa per circolare all'interno di un'area che copre un terzo del territorio della città, commisurata alle emissioni dei veicoli, finalizzata a disincentivare l'uso dei veicoli inquinanti e a favorire quelli più ecologici. Una misura nuova per il nostro Paese, ma che si differenzia, proprio per l'esplicita finalità di tutela dell'ambiente e della salute, anche dalle tariffe anticongestione adottate in varie città nel mondo, come Londra e Stoccolma. In una prima fase sperimentale la tariffa sarà applicata solo ai veicoli altamente inquinanti, poi, a regime, dal 15 ottobre 2007 sarà estesa e rimodulata in base alla valutazione dei risultati. I ricavi della tariffa consentiranno di finanziare la realizzazione del piano stesso e saranno utilizzati esclusivamente per interventi a favore della sostenibilità, del verde e della prevenzione.

Proprio in ragione del carattere innovativo e pervasivo del piano parte da oggi un'ampia consultazione, che si concluderà entro la fine dell'anno, con le istituzioni, le associazioni di categoria, le organizzazioni rappresentative di interessi diffusi, il sistema scientifico e, soprattutto, i cittadini, per confrontarsi sulle soluzioni, condividerle e migliorarle. Alla fine di questo processo, grazie al contributo di tutti, non si tratterà più il piano del Comune, ma di un progetto e di un impegno dell'intera città per migliorare la qualità della vita.

Isola ambientale in Montenapoleone. Un aiuto alla salute e allo shopping

Davvero qualcuno crede che il traffico favorisca il commercio e innalzi i valori immobiliari? L'esperienza internazionale e quella milanese dimostrano esattamente il contrario. Senz'auto si riducono smog e rumore, lo shopping viene favorito, le case aumentano di valore e la vivibilità migliora. Per questo ho proposto di creare un'isola ambientale, con pedonalizzazioni e limitazioni alla circolazione delle auto, in via Montenapoleone e nelle altre vie che fanno parte del "quadrilatero della moda". Del resto tra i principali indicatori internazionali di qualità della vita nelle città figura proprio l'estensione delle aree pedonali e a traffico limitato.

Questa amministrazione ne ha già realizzata una nuova sui Navigli e ne ha altre in programma.

Lo studio per l'isola ambientale nelle vie del lusso, commissionato al Politecnico di Milano, è stato presentato in Consiglio di zona, dopo molti incontri con le rappresentanze dei commercianti e una sperimentazione. Seguiranno altri incontri pubblici e consultazioni dei residenti e delle categorie produttive: una fase di ascolto, per costruire un progetto quanto più condiviso possibile.

Più in generale, la politica per la mobilità del Comune mette al centro la tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini e si propone di favorire l'uso del mezzo pubblico, della bicicletta e, appunto, dei piedi invece dell'auto. La ricerca scientifica ha messo in evidenza che, grazie all'attività fisica, chi lascia a casa l'auto per andare in ufficio può allungare la vita di due anni. E questo senza considerare i benefici collettivi legati al minore inquinamento, particolarmente rilevanti per bambini e anziani.

Certo, bisogna incidere su abitudini consolidate – dalle nostre indagini risulta che quasi la metà degli automobilisti fa uso dell'auto tutti i giorni – e rendere più attraenti le alternative all'auto. È un passo fondamentale in questo senso il recente accordo fra Comune, Provincia e Regione con il governo per promuovere la mobilità sostenibile nell'area milanese, che prevede un piano congiunto di investimenti per 3,5 miliardi di euro in tre anni. Come nel caso della sicurezza, il sindaco Letizia Moratti non ha esitato a porre l'attenzione sui problemi della città e ne ha ottenuto il riconoscimento e risorse per affrontarli concretamente.

21 marzo 2008

Croci: Ecopass?

Valutazione sul lungo periodo

Il "Corriere della Sera" ha pubblicato i dati di una ricerca sulla quantità di polveri sottili assorbite da un individuo che effettua diversi percorsi in città. Per non creare equivoci è bene chiarire che la ricerca in oggetto non può essere messa in relazione con le concentrazioni di Pm10 in città e con l'efficacia di Ecopass. Il monitoraggio della qualità dell'aria si basa infatti sulle rilevazioni delle centraline Arpa, e i dati sulle concentrazioni di Pm10 vengono calcolati su una media di 24 ore e validati quotidianamente e sistematicamente. Ecopass fa parte di una serie di azioni strutturali e di lungo periodo che il Comune ed il sindaco Moratti in prima persona hanno voluto mettere in atto per ridurre l'inquinamento in città e favorire la mobilità sostenibile.

Il Comune ha inoltre promosso una serie di ricerche in collaborazione con ospedali, Università ed Istituti di ricerca per studiare gli effetti delle polveri inquinanti sulla salute delle popolazioni più colpite, in particolare dei bambini e degli anziani. La sperimentazione di Ecopass ha la durata di un anno ma i primi effetti sono decisamente positivi, sia per quanto riguarda la diminuzione del traffico che per il marcato calo dei veicoli più inquinanti, cioè quelli soggetti a tariffazione: per quanto riguarda le auto private c'è stata una riduzione media del 48,6% mentre per i veicoli commerciali la diminuzione media è del 21,9%. Grazie ad Ecopass si è avuto anche un aumento dei passeggeri delle metropolitane del 9,7% che riflette un maggior uso del trasporto pubblico a fronte della riduzione di auto private.

Una valutazione complessiva sulla qualità dell'aria sarà effettuata al termine della sperimentazione, che è soggetta ad un costante monitoraggio. I primi effetti riguardano la riduzione delle emissioni di polveri sottili di 160 chilogrammi medi mensili.

Per quanto riguarda il livello delle concentrazioni nel 2008 Milano ha riscontrato le concentrazioni di Pm10 giornaliere più basse di tutta l'area critica circostante: diversamente dagli anni precedenti segnando così un'inversione di tendenza (vedi tabella). Inoltre il 35° giorno di superamento della soglia di 50 microgrammi per metro cubo è avvenuto nel 2008 9 giorni più tardi rispetto al 2007 e 19 rispetto al 2006. Anche sulla base dell'efficacia dell'esperienza milanese, città come Londra stanno ridefinendo i propri sistemi di gestione degli accessi differenziando le tariffe a seconda delle emissioni dei veicoli. Per proseguire in questa politica coraggiosa è importante che cittadini ne comprendano i reali benefici e partecipino nell'adozione di comportamenti rispettosi dell'ambiente. Siamo dunque sulla strada giusta ed anzi dobbiamo intensificare lo sforzo.

Più spazio alle bici in città: si può fare, ma solo con l'impegno di tutti

Caro Direttore, la lettera della signora Verdiana Tardi – pubblicata lunedì 20 – sulle difficoltà che un ciclista incontra nello spostarsi per le vie di Milano deve rappresentare uno stimolo a recuperare un ritardo storico della nostra città nel realizzare una vera e propria rete di piste ciclabili. Il successo di Bikemi, con oltre 10.000 abbonati e punte di 3.500 prelievi al giorno, è sintomo della potenzialità di sviluppo della bicicletta nella nostra città. In 10 anni l'utilizzo della bici in città è aumentato del 73%, 8 famiglie su 10 posseggono almeno una bicicletta.

L'impegno di questa amministrazione è di estendere, mettere in rete e riqualificare le piste ciclabili per consentire di muoversi rapidamente e in sicurezza con questo mezzo rispettoso dell'ambiente. 15 nuovi km di piste ciclabili sono già stati realizzati o saranno terminati entro la fine del 2009. L'obiettivo è di raggiungere i 120 km entro il 2011. Per Expo 2015 saranno realizzati "8 raggi verdi" – percorsi ciclopedonali che collegano il centro città con i parchi della cintura urbana – per un totale di altri 70 km. Tutti i nuovi quartieri in fase di costruzione, a partire da City Life e Porta Nuova, prevedono inoltre una forte dotazione di piste ciclabili.

Aumentano anche le rastrelliere: sono già stati creati 2.385 nuovi stalli, posizionati in prossimità di fermate della metropolitana, università, uffici, biblioteche, scuole e altri luoghi di incontro.

Ne sono previsti altri 7.000. Milano è impegnata nello sviluppo della mobilità sostenibile. La trasformazione urbana in corso vuole privilegiare gli spazi per pedoni, biciclette, mezzi pubblici e verde per far recuperare ai cittadini l'uso di spazi occupati dalle auto. Per compiere questa trasformazione è necessario che agli interventi infrastrutturali del Comune si accompagnino comportamenti virtuosi dei cittadini – già in atto, con l'aumento del numero dei passeggeri del trasporto pubblico e degli utenti del bike-sharin.

Smog e tangenziali.

Pedaggio a chi inquina.

Alla proposta, per quanto generica, del presidente della Provincia, Guido Podestà, di istituire un pedaggio sulle tangenziali milanesi per finanziare nuove metropolitane e infrastrutture di trasporto pubblico hanno fatto seguito reazioni fortemente critiche da parte di molti esponenti politici, con l'eccezione del sindaco Letizia Moratti.

Di fatto l'idea è stata accantonata senza alcun serio approfondimento. Peccato, perché – anche se tutti sembrano ignorarlo – la materia è di assoluta attualità a livello europeo. Addirittura il sistema di pedaggiamento delle infrastrutture stradali è già definito normativamente e si fonda sugli elementi di seguito descritti.

1. Il "road pricing", sia in ambito urbano che extraurbano, è considerato dalla Ue come la migliore modalità per affrontare il problema dei costi sociali generati dal traffico, in applicazione dei principi "chi utilizza paga" e "chi inquina paga".
2. La possibilità di istituire un pedaggio su arterie stradali come le tangenziali è già prevista dalla normativa comunitaria, limitatamente ai veicoli merci pesanti sopra le 12 tonnellate (3,5 tonnellate dal 2012). La direttiva è in fase di revisione proprio per tenere maggiormente conto degli impatti ambientali, il cui costo sociale può arrivare a 80 centesimi al chilometro per i veicoli più vetusti nelle fasce orarie di punta secondo un recente studio ufficiale europeo e favorire l'utilizzo di veicoli meno inquinanti.
3. Per garantire l'efficacia del sistema è necessario applicare tariffe realmente dissuasive e in grado di generare risorse adeguate. La direttiva europea prevede un pedaggio giornaliero di 11 euro, oltre a forme di abbonamento periodico, con possibili modulazioni rapportate al contributo inquinante.
4. È previsto che la riscossione del pedaggio avvenga con mezzi elettronici, dunque senza caselli e rallentamenti. Su queste basi credo che debba essere presa in considerazione l'istituzione di una "low emission zone", un'area a basse emissioni, in corrispondenza dell'anello delle tangenziali che preveda il pedaggiamento dei soli camion, in particolare i veicoli commerciali pesanti, escludendo quindi le auto. Le tariffe dovrebbero essere incisive e rapportate alle emissioni. Il sistema sarebbe sinergico e coerente con l'ecopass milanese – alla cui introduzione ho contribuito come assessore – e in grado di generare importanti risorse economiche da reinvestire. Le esperienze fatte sia a Milano che in altre città in Europa e nel mondo indicano questa strada per avere risultati concreti.

27 gennaio 2010

“Cara Letizia quando ero in giunta abbiamo fatto tanto. Ora si deve continuare”

Caro sindaco, da 15 giorni a Milano le concentrazioni di polveri sottili permangono oltre la soglia critica di 50 microgrammi al metro cubo. Una situazione di emergenza che si riflette direttamente sulla salute dei cittadini, in particolare delle fasce più esposte: bambini, anziani, malati. In molti, soprattutto genitori con figli piccoli, mi hanno chiesto di intervenire per sollecitare l'adozione di misure di contrasto allo smog. Nelle tue recenti dichiarazioni rivendichi giustamente l'impegno nelle politiche ambientali attraverso azioni strutturali.

Non è poco quello che è stato fatto per il potenziamento del trasporto pubblico, l'innovazione nei servizi della mobilità (bike sharing e bus a chiamata), il disincentivo del traffico (Ecopass), la maggior efficienza dei sistemi energetici (controlli, incentivi) e quello che è in corso per lo sviluppo della rete metropolitana, del sistema di teleriscaldamento, del rinnovo del parco veicolare. Ho potuto sviluppare queste azioni grazie alla condivisione da parte tua della priorità del tema della qualità dell'ambiente e della salute. I risultati non sono mancati, sia in termini di oggettivo miglioramento, che di riconoscimento nazionale e internazionale.

Questo percorso non si deve interrompere, anzi a mio parere richiede un ulteriore rafforzamento di queste azioni strutturali. La situazione attuale richiede però anche degli interventi immediati, se possibile coordinati a livello regionale, altrimenti promossi dal Comune.

Non possiamo rassegnarci alle dinamiche meteorologiche, né consolarci con il fatto che negli anni vi è una tendenza al miglioramento e che altre città sono in condizioni peggiori. Si deve dare una risposta non ai partiti, ma ai cittadini. Ci sono azioni che possono essere adottate immediatamente e che sono in grado di incidere significativamente sulla riduzione delle emissioni e, di conseguenza, della concentrazione degli inquinanti. Mi riferisco ad azioni efficaci, fondate su una base scientifica e che non procurino disagi inutili ai cittadini.

Gli studi effettuati dimostrano l'inefficacia delle targhe alterne e lo scarso impatto dei blocchi domenicali. Sulla base della mia esperienza propongo tre azioni da adottare subito e fino a quando non cesserà l'emergenza:

- 1) il blocco della circolazione dei veicoli merci senza filtro antiparticolato (con esclusione del trasporto dei beni deperibili),
- 2) l'applicazione di Ecopass a tutti gli autoveicoli, esclusi quelli strettamente ecologici,
- 3) il car pooling obbligatorio (almeno 2 passeggeri) per le auto che entrano in città tra le 7 e le 10. Complessivamente porterebbero ad un abbattimento di almeno un terzo delle emissioni da traffico. Assumere almeno uno di questi provvedimenti (o altri di pari efficacia) sarebbe un segno della volontà dell'istituzione di continuare ad affrontare pienamente la sfida ambientale e della capacità di responsabilizzare i cittadini ed i "portatori di interessi" per vincerla.

16 febbraio 2010

“Con le nuove regole del carico merci traffico e inquinamento in aumento”

La nuova regolamentazione dei veicoli per il trasporto di merci nell'area Ecopass approvata venerdì dalla giunta costituisce un'inversione di rotta rispetto alle politiche per la riduzione del traffico e dell'inquinamento.

Dal 22 marzo parte una sostanziale liberalizzazione delle operazioni di carico e scarico merci, che potranno svolgersi 24 ore su 24, superando l'attuale disciplina, in vigore sin dalla giunta Albertini, che le vieta nelle fasce orarie di punta (7.30-10.00 e 14-19.30, 16-19.30 per i prodotti deperibili) per evitare la sovrapposizione con il traffico privato.

L'effetto sarà un aumento rilevante della congestione proprio in questi orari in cui la rete stradale è già satura con il conseguente aumento delle emissioni inquinanti di tutti i veicoli circolanti.

Viene così accantonata la delibera che la giunta aveva approvato lo scorso anno su mia proposta che prevedeva, al contrario, di garantire il rispetto delle regole vigenti facendo corrispondere gli orari di divieto di carico e scarico con quelli di accesso all'area ed utilizzando le telecamere Ecopass per il controllo, la cui attuazione avrebbe consentito di ridurre del 20% il traffico nelle ore di punta.

La nuova disciplina prevede il divieto di circolazione 24 ore su 24 per i veicoli più obsoleti, Euro 0 ed Euro 1. Una severità solo apparente perché solo lo 0,2% dei camion e furgoni che entrano ogni giorno nell'area Ecopass appartiene a queste classi, grazie anche al divieto di circolazione regionale valido 12 ore al giorno in autunno e inverno per tutti i veicoli fino alla classe Euro 2 diesel. Consente invece da subito la libera circolazione 24 ore su 24 ai veicoli Euro 4 ed Euro 5 (anche euro 3 per quelli a benzina), che rappresentano circa il 40% degli accessi giornalieri nell'area ed in prospettiva anche il rimanente 60% (euro 2 ed euro 3), installando un filtro antiparticolato, già in commercio, che consente di “saltare avanti” di due classi Euro.

Inoltre riduce di mezz'ora (dalle 10 alle 9.30) la fascia mattutina di divieto di accesso per i veicoli privi di filtro – una fascia “di punta” a tutti gli effetti. In definitiva circa 16 mila veicoli commerciali in ingresso ogni giorno potranno sommarsi a quelli privati negli orari di punta con un rilevante aumento della congestione e delle emissioni, a fronte di un beneficio di modesta accelerazione nell'installazione dei filtri antiparticolato.

I milanesi vedranno dunque non l'eliminazione, ma l'aumento di camion e furgoni che circolano nelle ore di punta e dei fenomeni di sosta “mordi e fuggi” in doppia fila per lo scarico delle merci.

Qualcuno pensa davvero che queste siano le condizioni per favorire lo shopping? La nuova disciplina confonde due obiettivi: il ricambio del parco dei veicoli commerciali, così obsoleto da essere responsabile di un terzo delle emissioni allo scarico di polveri sottili, e la razionalizzazione degli orari e delle modalità di gestione del trasporto delle merci, oggi caratterizzati da inefficienza e mancanza di rispetto delle regole.

29 maggio 2010

Pensiamo al futuro

Sembra lontano il tempo in cui Milano mieteva riconoscimenti nazionali e internazionali per il proprio impegno a favore dell'ambiente, Al Gore sosteneva la candidatura di Milano all'Expo 2015 per "lo sforzo nel diventare una delle città più amiche dell'ambiente nel mondo", Letizia Moratti veniva invitata all'Onu a parlare del "caso Milano" e il sindaco di New York Michael Bloomberg dichiarava l'intenzione di introdurre ecopass nella sua città.

La visione complessiva di sviluppo di una città più sostenibile e vivibile risulta oggi frammentata e piegata ai timori della politica di poter dispiacere agli interessi consolidati in vista della prossima scadenza elettorale comunale.

Quel progetto, al cui servizio avevo messo le mie energie e che cominciava a dare risultati concreti in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente, appare oggi indebolito. È vero che dal primo giugno ecopass sarà potenziato con l'eliminazione delle deroghe, ma è un risultato più subito (per un ricorso pendente davanti alla giustizia amministrativa) che voluto dall'amministrazione - e che comunque non supera la fase di sperimentazione del provvedimento.

Così come è vero che alcuni progetti già avviati (lo sviluppo della rete metropolitana, il bike sharing, alcune piste ciclabili, la diffusione dell'auto elettrica, eccetera) stanno proseguendo, seppure rallentati rispetto alle previsioni, ma altri sono stati fermati (l'estensione delle corsie riservate per il trasporto pubblico, la restrizione alla circolazione dei furgoni, la creazione di nuove aree pedonali).

La costituzione di un gruppo di lavoro per definire il futuro di ecopass e della strategia sulla mobilità sostenibile, a un anno dalla scadenza del mandato dell'amministrazione, appare più un modo per "prendere tempo" che il segno della volontà di completare i programmi già definiti.

La stessa "anomala" modalità di composizione del gruppo, i cui membri sono indicati in parte dall'istituzione Comune, in parte dai partiti di maggioranza, risponde più alla logica di ricerca di compromessi politici, che di azioni efficaci.

Pochi giorni fa, su queste colonne, l'architetto Stefano Boeri, uno degli artefici del master plan di Expo, ha lanciato un allarme: il grande parco agroalimentare che verrà realizzato per l'evento potrebbe essere smontato per dar luogo a un insediamento edilizio equivalente "a 20 o 30 grattacieli Pirelli", per "valorizzare" le aree. Sarebbe un'occasione persa.

Il Manifesto per Milano lanciato dal Corriere chiama a raccolta le forze sane della società milanese per ritrovare "il coraggio e l'orgoglio" per puntare sull'efficienza e la vivibilità. Il manifesto ci ricorda che per costruire la Milano del futuro dobbiamo pensare ai suoi abitanti di domani, ai bambini e alle loro esigenze: una città più verde, con un'aria respirabile e meno traffico.

Un tram per la notte

Chi vive a New York fa volentieri a meno dell'auto, sia perché il costo per l'uso dello spazio per parcheggiare è elevato, sia perché può contare su un sistema efficace di trasporto pubblico. La metropolitana è aperta 24 ore su 24, i taxi sono economici e facilmente reperibili a qualsiasi ora (tranne quando piove, proprio perché tutti li usano).

Infatti a Manhattan, il quartiere più densamente popolato di New York, circolano solo 17 auto ogni 100 abitanti, contro le 55 di Milano, che pure figura tra le città più virtuose in Italia. Investire sui servizi di trasporto pubblico notturno, oltre ad andare a vantaggio degli utenti, che possono così muoversi a basso costo, favorisce la riduzione dell'uso dell'auto privata e comporta un beneficio collettivo in termini di ambiente, sicurezza e socialità. A Milano da maggio è stato "sospeso per ragioni tecniche" il prolungamento, avviato due anni fa, della metropolitana fino alla 1.30 il sabato notte. Da gennaio era già stato "sospeso" l'allungamento del servizio del bike-sharing fino alle 2 (a Parigi funziona 24 ore su 24).

Questi ed altri servizi notturni, come il bus by night, che opera dalle 2 alle 5 nei weekend, e il bus di quartiere avviato sperimentalmente in alcune aree periferiche dalle 22 alle 2, hanno riscontrato il gradimento dei milanesi. Nel loro complesso fanno parte di una precisa visione di sviluppo della città che richiede semmai, oltre al ripristino di quanto sospeso, di estendere i servizi di trasporto notturno.

A questa visione può dare un contributo determinante la diffusione dei nuovi servizi personalizzati ed in condivisione, come il bike sharing e il car sharing (utilizzando veicoli elettrici, come a Parigi), che possono funzionare senza limiti di orario. La minaccia presente nella recente manovra finanziaria di un taglio dei contributi statali per il trasporto pubblico locale non deve essere un alibi per interrompere la prosecuzione dei piani di mobilità sostenibile già avviati, che si possono realizzare attraendo nuovi utenti e rendendo più efficienti i servizi esistenti. Milano è già oggi in grado di competere con le altre metropoli nel mondo per quanto riguarda l'offerta culturale e ricreativa notturna, che – se ben regolata e controllata – costituisce una ricchezza dal punto di vista economico e sociale.

A questo proposito le esperienze estere ci insegnano che la vivibilità e la sicurezza aumentano con la presenza di esercizi commerciali aperti tutta la notte, non certo imponendo "coprifuoco" a macchia di leopardo. Non dimentichiamo poi che Milano è anche una grande città universitaria, con quasi 200 mila studenti, la seconda città italiana per numero di presenze turistiche, nonché sede del primo polo fieristico del Paese e di eventi di richiamo internazionale che fanno vivere l'intera città.

Per non perdere l'appuntamento con l'Expo 2015 bisogna, oltre a realizzare l'evento, cogliere l'opportunità di trasformazione dello spazio urbano, dei servizi collettivi e dei comportamenti individuali che porta con sé e che rimarrà come eredità alla città.

Se lo smog tra i banchi è peggiore del traffico

L'inquinamento atmosferico colpisce in modo severo i bambini. Ragioni fisiologiche e comportamentali contribuiscono alla loro maggiore vulnerabilità. Il recente rapporto EpiAir che mette in relazione inquinamento atmosferico e salute in dieci città italiane, tra cui Milano, ne dà un'ulteriore conferma.

Se è vero che si deve evitare di portare i bambini all'aperto in condizioni di inquinamento acuto – come negli orari di picco e in prossimità di strade trafficate – bisogna tenere conto che gli ambienti chiusi non sono esenti da rischi.

Penso sia alle case dove sono presenti fumatori, sia alle scuole. Un recente studio promosso dal ministero dell'Ambiente sulla qualità dell'aria nelle scuole elementari e medie italiane ha individuato in Lombardia aule dove le concentrazioni di polveri sottili raggiungono gli 80 microgrammi al metro cubo (ben al di sopra dei limiti).

Diversi fattori sono causa dell'inquinamento "indoor" delle scuole: insufficiente aerazione, presenza di arredi che trattengono la polvere, pulizia inadeguata e persino l'uso dei gessetti. Il ministero ha diffuso dei consigli per migliorare le condizioni ambientali delle scuole, che richiedono di evitare moquette, linoleum, tappeti e tendaggi, garantire pulizie adeguate, non utilizzare lavagne con il gesso, evitare giochi di peluche, arieggiare e ventilare le aule e gli altri spazi, utilizzare materiali atossici e possibilmente vernici e rivestimenti fotocatalitici, che "mangiano" lo smog.

Il modello inglese

Questa estate il sindaco di Londra, Boris Johnson, ha chiesto ai suoi concittadini di esprimersi sulle politiche di contrasto all'inquinamento dell'aria messe in atto dall'amministrazione comunale e sulla proposta di un nuovo ambizioso piano per rafforzarle. "Essere la città leader nel mondo per investimenti, affari e turismo, va di pari passo con la capacità di creare un ambiente in cui vivere bene.

È vitale individuare le idee migliori per realizzare questo obiettivo. Vogliamo che i londinesi ci facciano sapere che cosa pensano di questo piano per ripulire l'aria della città, prima di pubblicare la versione finale della strategia", ha scritto nella sua lettera.

Il piano fornisce in modo rigoroso e allo stesso tempo ben comprensibile gli elementi necessari per offrire un contributo informato, in particolare le cause e gli effetti dello smog, la visione e la strategia per affrontare il problema, le azioni già intraprese ed i loro risultati, le proposte per il futuro e l'impatto atteso. Ogni valutazione si fonda su una solida base scientifica. Non si omettono dati preoccupanti come le 4.300 morti premature all'anno a Londra dovute alle polveri sottili di diametro inferiore ai 2,5 microgrammi, e un costo per la salute di 2,3 miliardi di euro.

L'avvio di un piano complessivo per affrontare l'inquinamento dell'aria a Milano si era ispirato proprio ai criteri di trasparenza amministrativa e di partecipazione dei cittadini alle scelte pubbliche di stampo anglosassone. Gli orientamenti più recenti segnano però un'inversione di rotta.

Non sono infatti ancora stati resi pubblici i rapporti integrali di monitoraggio dell'anno 2009 e del primo semestre 2010 su ecopass e le altre misure per la mobilità sostenibile prodotti dall'agenzia comunale per la mobilità e l'ambiente, forniti solo ad una ristretta commissione di consulenti dell'amministrazione. A supplire, almeno in parte, a questa carenza informativa e partecipativa c'è quella che Francesco Giavazzi ha definito su queste pagine "l'occasione da non perdere" della proposta di cinque referendum sull'ambiente per i quali è in corso la raccolta delle firme (www.milanosimuove.it).

Anche il confronto e la collaborazione con le altre città, italiane ed estere, che ha costituito un punto di forza nello sviluppo delle azioni più innovative e un'opportunità di scambio di buone pratiche, rischiano di venire ridotti. Pochi giorni fa è stato annunciato il ritiro di Milano da Iclei, il più importante network mondiale, con 1.200 aderenti, di città impegnate sul fronte del miglioramento ambientale.

Nella città che si appresta ad ospitare l'Expo, il contributo della comunità scientifica, del sistema produttivo, dell'associazionismo e in generale della cittadinanza alla formazione delle decisioni pubbliche e il pieno inserimento nelle reti della conoscenza internazionali costituiscono una direzione di marcia irrinunciabile e un vero e proprio investimento sul futuro.

L'isola ZTL che non c'è

Sono in molti a domandarsi quale sia il vero scopo dei blocchi del traffico a sorpresa che i vigili hanno effettuato negli scorsi giorni nell'area centrale della città attorno a Sant'Ambrogio e che hanno creato caos e ingorghi. Il vicesindaco ha dichiarato che l'assenza di preavviso e di indicazioni di itinerari alternativi erano voluti per testare sul campo cosa succederebbe se fosse creata una zona a traffico limitato, non fidandosi degli studi viabilistici.

Un approccio bizzarro, considerato che l'agenzia comunale per l'ambiente e la mobilità dispone di un modello del traffico che si avvale dei dati forniti da vari sistemi di monitoraggio, in grado di simulare con realismo l'effetto dei provvedimenti viabilistici. È poi evidente che i dati rilevati da una chiusura improvvisa non riflettono le conseguenze sul traffico di provvedimenti permanenti. Viene il dubbio che i disagi indotti servano a sollevare contrarietà nei confronti degli interventi di limitazione del traffico, per lasciare alla fine tutto com'è.

Per la verità gli studi effettuati da oltre un anno dallo stesso Comune in collaborazione con Italia Nostra indicano invece la possibilità di creare una vasta area pedonale (che peraltro non coincide esattamente con la zona interessata all'esperimento), che raccordi le principali vestigia della Milano romana (e medioevale), collegando la basilica di Sant'Ambrogio con l'area archeologica intorno a via Brisa sito del palazzo imperiale, delle terme e della torre, fino al teatro romano i cui resti sono visibili a Palazzo Mezzanotte (sede della Borsa) e alla biblioteca Ambrosiana sotto cui giace l'antico foro. Un itinerario che rappresenterebbe una piacevole passeggiata alla riscoperta dell'identità storica della città per i milanesi ed un'attrattiva turistica formidabile. Le classifiche indipendenti più recenti sulla vivibilità di Milano segnano un arretramento rispetto ai progressi degli scorsi anni.

I parametri utilizzati riguardano proprio elementi come la qualità dell'ambiente, il traffico, la disponibilità di piste ciclabili e di aree pedonali. Per perdere posizioni è sufficiente stare fermi, mentre gli altri vanno avanti.

Così Milano è inchiodata a 0,28 metri quadri di spazi pedonali per abitante, mentre Torino avanza a 0,52. Anche il confronto con città europee comparabili con Milano mette in evidenza il gap: Lione ne ha 0,46, Praga 0,42 e Barcellona 0,39.

Le pedonalizzazioni non possono essere episodiche, ma devono far parte di una visione complessiva di sviluppo della città. Nei piani comunali – che non pare vi sia più l'intenzione di realizzare – era prevista la creazione di un vero e proprio sistema di aree pedonali interconnesse, nel centro storico, e non solo.

Nella competizione nazionale e globale fra città questi aspetti sono sempre più rilevanti. Se Milano vuole crescere con lo sguardo rivolto al futuro è necessario che chi ha la responsabilità dell'amministrazione pubblica faccia delle scelte chiare e coraggiose e sappia comunicare ai cittadini il senso e la direzione delle azioni intraprese, rendendoli partecipi del loro sviluppo e dei benefici che ne derivano.

4 novembre 2010

Una misura da abbinare alle limitazioni del traffico

Il car sharing rappresenta la modalità di utilizzo dell'auto del futuro. È un servizio pubblico di condivisione dell'auto, che consente di prelevare e riportare il mezzo a stazioni fisse, pagandone solo l'uso.

Il modello di utilizzo è lo stesso del bike sharing che sta riscuotendo un forte gradimento in tutte le città in cui è stato introdotto, compresa Milano. Finora l'utilizzo è stato di nicchia, ma le nuove tecnologie e le crescenti limitazioni all'uso dell'auto privata, potranno portare a una sua rapida e vasta diffusione. Parigi ha fatto da apripista lanciando "Autolib", che metterà a disposizione circa 4 mila veicoli.

La flotta, che già dispone di vetture ibride, sarà convertita nel tempo all'elettrico, riducendo a zero le emissioni allo scarico (non quelle dovute all'attrito).

Si stima che ogni auto in car sharing possa toglierne sette dalla strada, contribuendo così anche a liberare lo spazio urbano occupato dalle auto in sosta, ferme per oltre il 90% del tempo. Anche Milano ha le carte in regola per puntare a un servizio di car sharing diffuso, se rispetteranno i piani che prevedono di moltiplicare le stazioni, in modo che tutti ne abbiano una vicino a casa o al luogo di lavoro.

Per alcune categorie di residenti a Milano al di sotto di un certo reddito (tra cui studenti e pensionati) che decidono di rottamare un'auto senza comprarne una nuova sono addirittura disponibili contributi regionali fino a 3 mila euro utilizzabili per il trasporto pubblico, incluso il car sharing. Pensateci!

Se lo smog aumenta

L'ultimo rapporto comunale su ecopass rappresenta un campanello d'allarme. Le emissioni di polveri sottili generate dal traffico sono in crescita. La ragione è che il forte effetto di "ripulitura" delle auto (la circolazione dei veicoli più inquinanti si è ridotta di oltre due terzi in meno di tre anni) si è ormai esaurito, mentre il traffico è in aumento, perché sono sempre di meno i veicoli sottoposti alla tariffa. L'eliminazione delle deroghe per gli euro 4 senza filtro antiparticolato ha consentito solo una temporanea inversione di tendenza rispetto a questo processo di erosione dell'efficacia del provvedimento. Per continuare a ridurre l'impatto ambientale del traffico il sistema di tariffazione richiede di essere ampliato a tutti i veicoli – escludendo solo quelli ad emissioni zero per favorirne la diffusione. In altre parole bisogna trasformare ecopass in una congestion charge, sul modello di Londra e di molte città scandinave.

A questa conclusione – anche senza utilizzare la stessa terminologia – è giunta anche la commissione di esperti istituita appositamente dal Comune. Niente di nuovo: i dati suggerivano di seguire questa direzione già un anno fa, quale logico sviluppo delle politiche avviate. Allora il cammino si interruppe per veti e timori dei partiti. Oggi il successo nella raccolta delle firme per i referendum per l'ambiente e la qualità della vita, sui quali i cittadini milanesi saranno chiamati ad esprimersi con un voto, ha riproposto all'attenzione di tutti questi temi con ulteriore forza. In gioco non c'è solo il futuro di ecopass, ma una visione complessiva dello sviluppo della nostra città. Una riflessione obbligata anche dall'avvicinarsi dell'Expo 2015, che, superati i ritardi, dovrebbe rappresentare un fattore di accelerazione delle decisioni.

A questo proposito i tagli annunciati nelle risorse destinate al trasporto pubblico rischiano di compromettere i risultati acquisiti, che hanno portato ad un forte aumento dei passeggeri, riducendo i servizi. La congestion charge rappresenta l'elemento chiave non solo per disincentivare il traffico, ma per generare le risorse necessarie a potenziare ulteriormente il trasporto pubblico, integrandolo con un insieme di servizi innovativi di mobilità pulita ed alternativa all'auto (bike sharing, car sharing, bus di quartiere), che hanno riscontrato il gradimento dei cittadini e per garantire gli investimenti in nuove aree pedonali e verdi e piste ciclabili, a favore di una migliore fruizione e vivibilità degli spazi urbani. In questo modello le entrate provenienti dalla tariffa devono essere vincolate a tali impieghi, nella massima trasparenza pubblica. La domanda che molti si pongono è se il sistema politico oggi sia pronto a compiere le scelte necessarie per questa trasformazione urbana sostenibile. Dalle prime reazioni ambigue alle valutazioni della commissione degli esperti è legittimo dubitarne. Ma il dibattito è solo agli inizi e le elezioni vicine.

Buone notizie sull'aria

È ormai certo che il 2010 si chiuderà come il miglior anno per la qualità dell'aria a Milano. Per la prima volta dovrebbe essere rispettato, sfiorandolo, il limite europeo di 40 microgrammi al metro cubo di media delle concentrazioni annue di polveri sottili.

Per quanto riguarda l'altro limite, che richiede di non superare per più di 35 giorni all'anno i 50 microgrammi al metro cubo, benché ancora lontani dall'obiettivo, si raggiungerà il record restando per la prima volta sotto i 100. Questi risultati, sia chiaro, non possono essere considerati un punto d'arrivo né tantomeno un alibi per indebolire le politiche che hanno consentito di raggiungerli. Milano resta una delle città con le peggiori condizioni dell'aria in Europa e gli studi scientifici più recenti confermano le gravi conseguenze sulla salute, la mortalità in eccesso e la perdita di un anno e mezzo di vita a testa, rispetto a condizioni raggiungibili attraverso politiche di risanamento più incisive.

Questi risultati smentiscono però alcuni pregiudizi e scetticismi. Non è vero che i miglioramenti della qualità dell'aria richiedono tempi molto lunghi. Nel 2006 la concentrazione annua era di 54 microgrammi al metro cubo ed i giorni di superamento del limite giornaliero erano 150. Nella fase iniziale della giunta Moratti sono stati avviati piani innovativi per l'ambiente che, a partire da Ecopass e dal potenziamento del trasporto pubblico, hanno consentito di ripulire rapidamente il parco circolante e di ridurre la quota di spostamenti in auto a favore del trasporto pubblico. Non è vero che non servono misure locali perché tanto l'aria si sposta. Gli ultimi studi del Centro ricerche europeo di Ispra dimostrano che la causa largamente preponderante delle elevate concentrazioni di inquinanti in Lombardia sono le emissioni generate nella stessa regione. Altri studi evidenziano la rilevanza delle fonti locali sull'inquinamento.

I miglioramenti ottenuti derivano in gran parte da misure adottate su scala comunale e regionale. Non è vero che i cittadini non sono disposti a cambiare abitudini. Nel 2008 e nel 2009 si è avuto un aumento di circa il 5 per cento dell'uso del trasporto pubblico; il bike-sharing e i servizi di bus flessibili, come il "bus by night" e i "bus di quartiere", hanno trovato l'immediato favore degli utenti.

Laddove ai cittadini sono state offerte alternative valide all'auto queste sono state subito ben accolte.

Lo stesso successo nella raccolta delle firme per i cinque referendum per l'ambiente dimostra la volontà di cambiare. In sostanza, politiche coraggiose e lungimiranti possono incidere profondamente sulla qualità ambientale e sulla salute dei cittadini. Il rinvio a dopo le elezioni amministrative di ogni decisione sul futuro di Ecopass, il rallentamento dei piani per la sosta regolamentata e per lo sviluppo delle corsie riservate, i tentennamenti sulla realizzazione di piste ciclabili ed isole pedonali, l'interruzione del processo di potenziamento del trasporto pubblico sono segnali in controtendenza rispetto all'impostazione originale.

Proprio i risultati raggiunti, invece, impongono di proseguire ed anzi rafforzare la strada intrapresa, in vista di traguardi più ambiziosi che possono davvero portare ad una trasformazione urbana sostenibile.

13 gennaio 2011

Libero shopping

Milano è una delle capitali internazionali dello shopping. Oltre al bacino di circa 10 milioni di persone che abitano a meno di un'ora dal capoluogo lombardo, ad assicurare questo primato alla città sono circa 4 milioni all'anno di turisti, in prevalenza stranieri. I motivi per visitare Milano non mancano, come ha ricordato pochi giorni fa il New York Times. Si viene per affari o per cultura – e si approfitta per fare acquisti -, o con lo scopo prioritario dello shopping un tempo soprattutto i giapponesi, oggi i russi, domani forse i cinesi.

I numeri dei visitatori sono destinati ad aumentare nel 2015 grazie all'Expo, a condizione che la città rappresenti un polo d'attrazione ulteriore rispetto all'evento. Perché ciò avvenga devono essere soddisfatte condizioni strutturali di accessibilità aeroporti, ferrovie, metropolitane e garantiti servizi di trasporto adeguati inclusi taxi, car e bike sharing. La visita alla città deve inoltre rappresentare un'esperienza piacevole. Qui a pesare sono elementi come la qualità dell'ambiente, l'offerta culturale e ricreativa e la facilità dello shopping.

L'attuale dibattito sui saldi offre spunti per disegnare nuove modalità nel rapporto delle istituzioni con il mondo del commercio, superando le contraddizioni attuali.

L'amministrazione comunale ha infatti mostrato un volto vessatorio con la moltiplicazione nonostante le sentenze contrarie della giustizia amministrativa delle ordinanze sul "coprifuoco" – promuovendo in realtà una "desertificazione" che ha effetti opposti a quelli voluti. Ha invece sorvolato sulla limitazione del carico e scarico merci, rimangiandosi gli inasprimenti e rinviando persino l'applicazione delle regole più blande concordate con la categoria qualcuno ha addirittura proposto di regalare i pass per la sosta ai negozianti. In vista dell'Expo il Comune potrebbe coinvolgere le rappresentanze delle categorie interessate in un progetto comune per migliorare l'attrattività della città.

L'agenda dovrebbe comprendere: la revisione di alcune regole di limitazione della concorrenza, favorendo le aperture serali e domenicali e rimuovendo le rigidità temporali dei saldi; un impegno congiunto a favore dell'ambiente e della vivibilità, con una drastica limitazione della circolazione dei furgoni inquinanti, l'organizzazione di servizi logistici con veicoli elettrici e lo sviluppo dei piani di pedonalizzazione; la sburocratizzazione dei processi amministrativi, facilitando tra l'altro tutte le iniziative tese a migliorare la vivibilità e la sicurezza urbana de hors, attività culturali, steward di via.

Il processo dovrebbe svolgersi nella massima trasparenza, assicurando la possibilità della presenza dei cittadini e delle associazioni che rappresentano interessi diffusi consumatori, ambientalisti. Il momento è propizio.

Gli operatori economici hanno dimostrato in molti casi si pensi alle associazioni di via, dei pubblici esercizi, della grande distribuzione, al sistema moda e design la disponibilità a superare le posizioni più conservatrici e a partecipare attivamente ad un processo di miglioramento della città che vada a vantaggio di tutti – e naturalmente dello shopping.

25 gennaio 2011

Due mosse

Dal 2006 a oggi c'è stato un progressivo miglioramento della qualità dell'aria a Milano ottenuto soprattutto con il rinnovo dei veicoli circolanti grazie ad azioni "strutturali", come Ecopass e le limitazioni regionali, ma l'attuale permanenza prolungata di elevati livelli di inquinamento conferma la necessità di rafforzare l'azione avviata e di intervenire con provvedimenti specifici nelle fasi critiche. Se è vero che non siamo nelle condizioni della Londra del 1952, dove a causa dello smog in soli 5 giorni, dal 5 a 9 dicembre, si contarono 4.000 morti, nei giorni successivi ai picchi di smog si manifesta un sensibile aumento delle patologie legate all'inquinamento e un eccesso di mortalità.

Mentre la Regione non ha ancora convocato il "tavolo permanente per la qualità dell'aria", che pure avrebbe competenza anche sulle misure di emergenza, il Comune ha assunto un provvedimento d'urgenza che prevede in primo luogo l'estensione all'intera giornata del divieto di circolazione per i veicoli già soggetti al fermo regionale dalle 7.30 alle 19.30 e il fermo del traffico per la prossima domenica (a meno che l'aria non torni "pulita" per almeno tre giorni di fila).

La prima limitazione riduce marginalmente il già ridotto uso dei veicoli più vecchi, mentre la domenica a piedi risponde a un'impostazione che era stata abbandonata proprio per la scarsa efficacia. Fino all'inverno 2003/2004 infatti la disciplina regionale prevedeva il blocco domenicale dopo 9 giorni di superamento consecutivo dei limiti; poi le domeniche a piedi sono state programmate prevalentemente in una logica di sensibilizzazione pubblica. Con l'insediamento della giunta Moratti, il Comune adotta propri provvedimenti di emergenza, andando anche oltre quelli definiti a livello regionale.

Blocchi domenicali del traffico al di fuori del coordinamento regionale erano stati attuati dal Comune anche nel 2010, sebbene la stessa agenzia comunale per la mobilità e l'ambiente indichi nei suoi studi la loro modesta efficacia, per di più limitata ai giorni in cui sono in vigore (la valutazione è ancora più negativa sulle targhe alterne).

Quali misure sarebbero allora più adeguate nell'attuale fase? Ne indico due che rispondono a requisiti di rapidità, semplicità e impatto:

- 1) l'applicazione di Ecopass a tutti gli autoveicoli (a parte quelli strettamente ecologici), applicando una tariffa di 2 euro a quelli attualmente esclusi, che porterebbe ad una riduzione del traffico di circa il 20 per cento;
- 2) il fermo della circolazione di giorno dei veicoli merci (tranne quelli a basse emissioni o per ragioni di pubblica utilità), che sono responsabili di circa un terzo delle emissioni di Pm10. Entrambe queste misure servirebbero anche come test in vista di una loro adozione permanente per proseguire e rafforzare l'impegno per risanare l'aria.

7 febbraio 2011

Gli esempi dall'estero

La seconda domenica a piedi è stata archiviata con un misto di rassegnazione e senso di impotenza.

Milano resta immersa in una cappa di smog che perdura da 26 giorni di fila, con picchi ripetuti oltre i 150 microgrammi al metro cubo di PM10, tre volte oltre la soglia giornaliera di 50.

Oggi sarà probabilmente registrato il trentacinquesimo giorno dall'inizio dell'anno in cui le concentrazioni superano il limite. Bisogna tornare al 2006, prima dell'insediamento della giunta Moratti, per una situazione peggiore. Ci vorrà tempo prima di poter calcolare i danni sulla salute causati dall'emergenza, ma le code ai pronti soccorsi e gli aumenti dei ricoveri nei reparti pediatrici degli ospedali milanesi sono già un indicatore della loro gravità. Finché le condizioni meteo rimarranno avverse, lo smog non si disperderà; ma bisognerebbe almeno ridurre l'accumulo degli inquinanti, intervenendo con misure incisive sulle fonti emissive. In realtà è mancata finora un'adeguata capacità di risposta da parte delle istituzioni. Il Comune si appresta alla resa, dopo aver tentato un'azione isolata, fatta di "grida manzoniane" seguite da precipitose retromarcie.

L'ordinanza iniziale, così rigida da risultare inapplicabile, è stata più volte modificata, allargando le maglie e complicando regole e deroghe, fino a risultare incomprensibile ai più.

Infatti si è rinunciato all'uso delle telecamere per far rispettare i divieti di circolazione nei giorni lavorativi ed i vigili più che sanzioni hanno dato "consigli". Dai dati dell'Atm non risulta alcun aumento nel numero di passeggeri del trasporto pubblico. Sul fronte riscaldamento non c'è riscontro all'obbligo di ridurre le temperature a 19 gradi. Insomma, a parte due domeniche a piedi che rappresentano il segnale della presenza di un'emergenza più che una misura per affrontarla, nessun effetto reale sui comportamenti.

La Regione, che pure avrebbe competenze e capacità per assumere provvedimenti su una dimensione più ampia, ribadisce che punta sulle azioni strutturali e che di emergenze non intende occuparsi.

Da ultima arriva la Provincia, che ha convocato per mercoledì (potrebbe essere il ventinovesimo giorno di crisi) il tavolo dei sindaci, per cercare di coinvolgere anche i riottosi Comuni dell'hinterland. La situazione mette in evidenza che, nonostante il miglioramento della qualità dell'aria degli ultimi anni, l'obiettivo di rispetto delle norme europee e di tutela della salute è ancora distante.

Una ragione per rafforzare le politiche ambientali, come ha evidenziato il professor Mario Monti, e per rimediare ad un "punto debole" di Milano che può riflettersi negativamente anche sulla capacità di attrarre visitatori stranieri in occasione dell'Expo 2015.

Su questo tema il comitato promotore dei referendum milanesi per l'ambiente e la qualità della vita "Milanosimouve" organizza venerdì e sabato a Palazzo Marino il convegno pubblico "Green cities, Happy people", un confronto fra Milano e cinque città europee, per rendere più vivibile e competitiva la nostra città investendo su un futuro sostenibile. L'esperienza estera ed i risultati dei progetti innovativi avviati a Milano dimostrano che le soluzioni esistono. Ci vuole coerenza e perseveranza nel portarle avanti.

21 febbraio 2011

Smog e coincidenze

C'è qualcosa di surreale nella coincidenza temporale di oggi, lunedì 21 febbraio, tra la cessazione dei provvedimenti di emergenza antismog 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 richiede 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 sovraregionali 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.”

È vietata la riproduzione anche parziale di questo volume,
sia con mezzi meccanici che elettronici, senza il permesso scritto dell'editore.

© Tutti i diritti riservati.

www.milanomigliore.it
milanomigliore@gmail.com

Grafica di copertina e impaginazione:
Valentina Ranucci - Roberto Verderajme
Coordinamento editoriale: Marina Verderajme

Finito di stampare nel mese di Maggio 2011
da SALIN ARTI GRAFICHE

Una città più bella e più sana è più attraente per chi ci vive, studia, lavora, fa shopping, usufruisce dei suoi servizi culturali e ricreativi. È una città che allunga la vita ai suoi cittadini e li fa vivere meglio, è amica dei bambini e degli anziani. È una città più accogliente e quindi più sicura e solidale. È una città che arricchisce i suoi cittadini, perché valorizza ciò che possiedono. È una città attrattiva, di cui essere orgogliosi.

Gli esempi di altre città europee e non ed alcune esperienze che ho contribuito ad avviare a Milano dimostrano che una trasformazione urbana fondata sulla qualità dell'ambiente e della vita è possibile e desiderabile. Ne sono presupposto la volontà politica, la buona e sana amministrazione, la capacità di coinvolgere la cittadinanza comunicando il senso di un progetto comune.

Per questi obiettivi mi sono impegnato sul piano scientifico e divulgativo, amministrativo e sociale. I risultati ottenuti e quelli che si possono ottenere rafforzando questa linea d'azione mi hanno portato a promuovere la lista civica "progetto Milano migliore" alle elezioni del 15-16 maggio 2011 (con il simbolo di una mela verde con foglia tricolore), nella convinzione che attraverso il consenso dei milanesi su questo nuovo progetto si riesca ad incidere su un sistema politico spesso distaccato dalla realtà e a dare rappresentanza a esigenze sentite dei cittadini che, se accolte e sviluppate possono davvero portare ad una Milano più bella e vivibile.

Edoardo Croci

