

La ricetta dei tecnici ai pm «Ecco cosa si deve fare per ridurre il rischio smog»

di Luca Fazzo

Nella perizia consegnata in Procura le linee da seguire: semafori intelligenti, merci su rotaia e crediti di mobilità

Enico Lagattola

Premessa. «Le pessime condizioni della qualità dell'aria sono un dato storico dell'area ben noto a cittadini e amministratori». Ma «privilegiando una visione localistica, si è proceduto a interventi che avevano la preoccupazione di controllare gli episodi di inquinamento acuto, senza esiti significativi». La bocciatura delle politiche ambientali adottate dalle amministrazioni è chiara. Ma la perizia che Luigi Bisanti, Michele Gugliano e Roberto Maja hanno consegnato ai pm che indagano per omissione in atti d'ufficio l'ex sindaco Letizia Moratti, il presidente della Provincia Guido Podestà e il governatore Roberto Formigoni offre anche le possibili soluzioni al problema dello smog. A una condizione. Che «la loro realizzazione esca dallo stato embrionale per costituire l'asse portante delle strategie a lungo termine delle istituzioni lombarde e di tutta la pianura padana».

Tecnologie per la gestione

del traffico e della sosta

In altre parole, i semafori intelligenti. I periti indicano gli esempi di Bologna (dove il sistema funziona su circa il 60% degli incroci), Firenze (un elaboratore centrale controlla e ottimizza i flussi di traffico) e Torino (che ha sviluppato un sistema per rendere più fluido il traffico privato). Milano è in ritardo. Perché «sono stati realizzati solo impianti sperimentali e molto limitati», in più «parzialmente disattivati».

Inoltre, «non esistono impianti estesi che favoriscano il deflusso dei veicoli pubblici, né esistono, se non in misura irrilevante, impianti semaforici coordinati, di "onda verde" sulla grandi radiali di scorrimento».

City logistic

È la distribuzione delle merci in ambito urbano. In alcune città europee (Goteborg, Stoccolma, Londra) «sono stati adottati sistemi per velocizzare le attività di carico e scarico delle merci, pianificando percorsi specifici e utilizzando veicoli a basse emissioni». A Dresda, Zurigo e Amsterdam, poi, «la distribuzione delle merci e la raccolta di rifiuti si avvale di "cargo tram"». E Milano? Il problema è stato oggetto di studi, ma a causa «dell'opposizione di alcune categorie, come commercianti e trasportatori, non sono mai stati sostenuti da istituzioni».

Quartieri senz'auto

«Il numero di vetture ogni cento abitanti a Milano - si legge ancora nel documento - è nettamente superiore a quello di tante altre città europee. Questa circostanza e uno sviluppo urbanistico poco accorto generano livelli elevatissimi di veicoli per chilometro, fenomeni di congestione e livelli di emissioni altrettanto elevati». La soluzione? «Un ripensamento dell'organizzazione urbanistica», e l'offerta di alternative all'uso dell'auto privata: car sharing e car pooling, bike sharing, mini flotte di scooter elettrici. Ancora una volta, Milano è lontana da altre realtà europee. Perché se è vero che «queste soluzioni sono state parzialmente introdotte», tuttavia «si è ben lontani dalla realizzazioni di quartieri senz'auto, anche che a causa della scarsissima convinzione con cui le amministrazioni locali dovrebbero affrontare le inevitabili opposizioni».

Crediti di mobilità

È un sistema sperimentato a Genova. Significa assegnare a ogni cittadino un limite di spostamenti, che varia - tra gli altri parametri - a seconda del veicolo, delle fascia oraria del giorno della settimana, del livello di inquinamento. Chi resta al di sotto della soglia può scambiare i crediti avanzati con biglietti e agevolazioni per l'uso di tra, bus e metrò. Chi li esaurisce, li può ricomprare. O usare i mezzi pubblici.

Ecodrive ed Ecopass

Il primo stimola all'acquisto di veicoli sempre meno inquinanti, con corsi di formazione per incoraggiare una guida «virtuosa». Il secondo «ha avuto effetti apprezzabili» a Milano, anche se limitati». Ora il ticket sta virando vero una congestion charge, ma - sottolineano i periti - andrebbe aggiornato estendendo l'area interessata (ora è il 5% del territorio urbano), e aumentato «il livello di tariffazione e di estensione dell'ingresso a pagamento a classi di veicoli attualmente esenti dal pedaggio».

Gli esperti, infine, consigliano di ripristinare almeno in parte l'effetto pollution charge, «per non penalizzare i cittadini che hanno rinnovato il proprio veicolo».