

Dieci proposte per una Milano pulita

Pubblicato: Mercoledì 9 Maggio 2007

Dall'inizio dell'anno si contano 68 giorni di sfioramento a Milano del limite di Pm10, praticamente più di un giorno su due. Un dato (aggiornato al 1 maggio 2007) che si impone per la sua gravità se si considera che la soglia massima di superamento dettato dalla Unione Europea è di soli 35 giorni all'anno. A breve dovrebbe essere fissata di nuovo la data per il tavolo tecnico tra Governo e istituzioni locali slittato lo scorso 7 maggio. "Non vorremmo – sostiene Andrea Poggio, vicedirettore nazionale di Legambiente Lombardia – che la discussione si incentrasse solo sulla costruzione di nuove autostrade che sicuramente peggiorerà la situazione. Noi allora proponiamo una strategia basata su 10 punti il cui obiettivo è una riduzione entro dieci anni, del 30% di energia e del 50% di inquinamento da trasporti".

Proprio per questo **Legambiente** ha stilato un **decalogo di proposte per Milano**, nella speranza che dei provvedimenti concreti possano migliorare questa situazione drammatica. Ecco le 10 proposte:

1. **Priorità negli investimenti al trasporto pubblico locale.** Ha più senso chiedere aiuto al Ministro Di Pietro per realizzare le linee metropolitane (non sono la 4 e la 5 in città, ma anche quella sulla Paullese), completare il Passante ferroviario (dopo 30 anni), completare l'anello ferroviario di Milano, corsie preferenziali per autobus e tram e piste ciclabili nell'interland. Mancano a Milano e alla Lombardia 100 treni e 1.000 autobus, oltre alla sostituzione del vecchio materiale.
2. **Introduzione del "road pricing".** Si tratterebbe di un ticket d'ingresso in città variabile in base all'area che si desidera raggiungere. Il road pricing deve diventare una tassa di scopo in modo che i cittadini sappiano che quanto pagano per entrare in città con la loro auto servirà per finanziare metodi di trasporto alternativo.
3. **Introduzione di almeno 4 mila "biciclette condivise" a Milano.** Questa iniziativa rispecchierebbe quello che si è fatto a Lione nel 2005, dove all'uscita di tutte le stazioni ferroviarie e della metropolitana si possono trovare bici prelevabili digitando un codice. Una volta utilizzata e raggiunto il luogo che si desidera, basta riagganciare la bici in uno stallo, all'interno delle stazioncine sparse vicino al metrò e alle principali fermate dei mezzi pubblici o parcheggi di interscambio della città.
4. **Sostegno alla mobilità innovativa e sostenibile.** Cioè car sharing, car pooling, scooter sharing (nuovo servizio in fase di test), taxi collettivo, bus a chiamata, disponibilità di tutti questi mezzi in vicinanza delle fermate dei mezzi pubblici, attivazione dei mobility manager aziendali e pubblici, disponibilità di "ticket mobilità" per i dipendenti, richiedere al Ministero dell'Ambiente contributi per l'abbonamento annuale ai mezzi pubblici esteso alle altre forme di mobilità sostenibile.
5. **Proposta della Prima Centrale di Mobilità urbana in collaborazione tra Legambiente ed Ecoistituto di Bolzano.** La mancanza d'informazione è uno dei principali motivi del non utilizzo dei mezzi pubblici. La centrale di mobilità dovrebbe servire a dare informazioni personalizzate sui servizi di mobility management, a ridurre le barriere di accesso ai mezzi sostenibili.
6. **Introduzione dei filtri antiparticolato.** Un camion Euro 0 emette 30 volte più PM 10 di un auto Euro 4. E' possibile dotarlo di filtri capaci di abbattere gran parte delle micro polveri, ma per poter dotare tutti i vecchi camion che volessero continuare a circolare di opportuni e efficaci filtri occorre che

il Governo approvi il Decreto di omologazione dei filtri antiparticolato per i veicoli commerciali. Tale decreto è pronto e attende solo la firma dei ministri competenti (Trasporti, Ambiente e Sanità).

7. Rispetto dell'accordo tra Governo, Regioni e province speciali della Pianura Padana. Le case automobilistiche continuano a vendere Diesel Euro 4 che, senza filtri, sono più inquinanti dei vecchi Euro 0 a benzina. L'Italia non può vietare la vendita dei nuovi Diesel Euro 4 senza filtro, ma può discriminare la circolazione e può evitare di finanziarne la vendita.

8. Incentivi e limitazione da rivisitare in funzione del reale impatto sull'inquinamento atmosferico dei veicoli. Tutte le auto vendute oggi sono già Euro 4, ma inquinano in modo diverso. Un diesel senza filtro inquina il triplo di un'auto a benzina, ma compete con la benzina sulle cilindrata maggiori, purché dotate di filtri antiparticolato. Molto meno inquinano le auto a metano. Le auto piccole, leggere e parsimoniose sono superate sul filo di lana dalle ibride elettrico – benzina.

9. Richiesta al Governo di ritirare il ricorso contro la legge lombarda ed estendere il divieto agli euro 0 sulle strade statali e autostrade. Al Governo nazionale e in particolare al Ministro dei Trasporti, viene chiesto di decretare, a partire dal prossimo autunno, il divieto di circolazione a tutti i camion Euro 0 (cioè quelli più vecchi di 13 anni) in tutte le strade statali e le autostrade della Pianura Padana.

10. Seguire il modello del Trentino Alto Adige. Le Province di Trento e di Bolzano, infatti, lo scorso 31 ottobre 2006 hanno stipulato con il Land Tirol della Repubblica d'Austria un accordo di programma finalizzato al miglioramento della qualità dell'aria lungo il corridoio del Brennero e ad assicurare, un elevato livello di tutela della salute. L'accordo di Programma prevede la sospensione della circolazione, lungo la autostrada A22 e lungo la statale 12, dei veicoli maggiormente inquinanti, come autotreni ed autoarticolati di classe Euro 0 e Euro 1.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it