

Intervista Parla Letizia Moratti, ricandidata a governare la città. «Smog, dati incoraggianti». Ma i superamenti sono ancora «fuorilegge»

«La mia Milano è ecovirtuosa»

Erica Sirgiovanni

La sfida è aperta. Trenta giorni e i cittadini milanesi saranno chiamati a disegnare la "Milano che sarà". Giuliano Pisapia, candidato sindaco del centrosinistra e Manfredi Palmeri del terzo polo, fronteggeranno Letizia Moratti che si ripresenta alla città dopo cinque anni di mandato.

Fin dagli esordi della campagna elettorale il confronto tra i tre principali candidati si è spesso concentrato sulle questioni ambientali, sempre più care ai milanesi. Ecopass, inquinamento dell'aria, aree verdi e mobilità, i temi del dibattito che sta scaldando Milano da diversi mesi. Letizia Moratti ha deciso di parlare con *Terra*, difendendo le sue politiche amministrative dalle critiche di parte del mondo ambientalista, e rilanciando il suo progetto per la città.

Quali potrebbero essere le politiche radicali ed innovative che vorrebbe introdurre in tema ambientale. Quale il salto coraggioso, magari impopolare che nel futuro potrebbe giovare a Milano per renderla una città moderna e perché no, per un Expo ecostenibile?

Abbiamo già fatto diverse scelte coraggiose, che hanno cambiato le abitudini della città. Ecopass ad esempio: un sistema all'avanguardia nel mondo per regolare gli accessi nel centro città in base alle emissioni inquinanti. Con Ecopass è aumentato l'utilizzo dei mezzi pubblici e sono diminuiti gli incidenti stradali all'interno della cerchia dei 43 varchi controllati dalle telecamere. Ad esempio nei primi sei mesi del 2010 è aumentato del 10,1% il numero delle persone che ha utilizzato la metropolitana per recarsi in area Ecopass (in media 281.908 al giorno). Abbiamo

potenziato il teleriscaldamento: entro il 2012 raggiungeremo 488.000 milanesi. Abbiamo reso completamente ecologica la flotta ATM ed approvato un Piano di Governo del Territorio che raddoppierà il verde a Milano. Abbiamo avviato il Bike Sharing e il Car-Sharing. Nato nel 2008, il servizio di Bike Sharing milanese, già primo in Italia, è quinto in Europa. Sono attive 100 stazioni, con un totale di 1.400 biciclette. Gli abbonati annuali sono oltre 17.000, 28.000 gli utenti occasionali. La seconda fase del Bike sharing prevede, entro primavera del 2012, l'apertura di 100 nuove stazioni e la disponibilità di 2.250 biciclette fuori dal centro storico, entro la Cerchia Filoviarica della linea 90/91, per un totale di 200 stazioni e 3.650 biciclette. Le prime 50 stazioni saranno attive entro giugno 2011.

Milano ha anche il primo car-sharing cittadino in Italia con una flotta di circa 100 auto, oltre 60 parcheggi, 3.500 iscritti. Gli abbonati hanno libero accesso alle corsie preferenziali, alla Ztl, a Ecopass con la possibilità di parcheggiare sulle strisce blu senza pagare il ticket. Nella quota di iscrizione il carburante è già compreso come tutte le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, i costi di assicurazione, il bollo, il garage. La seconda fase prevede l'aumento dei parcheggi, per un totale di 70 entro l'estate del 2011. Notevoli i benefici per l'ambiente: un'auto condivisa sostituisce mediamente sei auto private e ogni automobilista che utilizza il servizio di car sharing riduce del 35-40% i propri consumi.

Emergenza inquinamento: un anno fa in un'intervista a Skytg24 lei parlava di domeniche a piedi e di un coordinamento stabile tra le 7 regioni del Nord. Nei primi mesi del 2011 sono stati superati i 35 giorni consecutivi di sfo-

ramento di Pm 10 concessi dall'UE, solo grazie alla pioggia e al tempo perturbato l'aria milanese si è ripulita. Quali le soluzioni strutturali, e non solo non emergenziali?

Nel 2010 sono stati registrati 87 giorni di superamento della soglia di Pm10. Si tratta del risultato più basso in assoluto dal 2002. Il PM 2,5, il più sottile e pericoloso, è già sotto la soglia dei 25 mg/metro cubo che l'Europa fissa per il 2015. Ecopass è un sistema sperimentale, monitorato da un comitato di esperti che sottoporrà le sue valutazioni all'amministrazione comunale per definirne il futuro. Ecopass è sperimentale, ma non emergenziale. È il primo passo di una politica per la mobilità sostenibile. Ai milanesi chiediamo di rinunciare all'auto, ma dobbiamo offrire una mobilità di altissima qualità: sempre più puntuale, diffusa, a prezzo accessibile. È quello che stiamo facendo.

Se rielezione pensa di rispolverare il Piano per il Clima di Milano, che venne pubblicato dallo IEFÉ-BOCCONI nel 2009 ma mai implementato? È uno strumento molto importante che sta prendendo piede in USA e in Europa per pianificare il taglio delle emissioni di gas clima alteranti: non pensa che potrebbe essere associato al PGT, oltre che diventare un documento guida per la sua amministrazione? Inoltre: come mai venne accantonato, dopo essere stato commissionato e pagato?

Il Piano Clima è stato elaborato e già applicato per la maggior parte delle azioni previste: teleriscaldamento, controllo delle caldaie, flotta ecologica, limitazione dell'auto privata, controllo delle temperature degli edifici pubblici e privati, aumento del verde. Un esempio per tutti: dal 2008 al 2010 sono stati stan-

ziati 6.705.000 euro con i quali si è provveduto a riqualificare impianti di riscaldamento in tutte le zone della città. L'approvazione formale del documento da parte degli organi comunali è un passaggio tecnico. Con l'approvazione potremo completare queste azioni già in gran parte messe in campo.

Nel 2008 Milano aveva aderito al patto dei sindaci (Covenant of Majors) per la riduzione del 20% di emissioni di CO2 entro il 2020. Come mai a distanza di tre anni il patto non è ancora stato ratificato?

Il Patto è pienamente in vigore. Milano è stato l'apripista per l'adesione di 948 Comuni

italiani che si sono impegnati ad applicare misure in favore dell'ambiente. Non è un Patto da ratificare ma da applicare. E Milano lo fa.

La relazione della Direzione investigativa antimafia consegnata al Parlamento e relativa al primo semestre del 2010, rilancia l'allarme sulle infiltrazioni mafiose in tutta la Lombardia. La 'ndrangheta è interessata agli appalti di Expo 2015. Il suo avversario, Giuliano Pisapia, ha proposto una commissione antimafia municipale. Lei che strategie pensa di adottare?

La mafia non si combatte facendo riunioni, ma investigan-

do, contrastandola sul campo con l'azione legislativa e la repressione, insegnando ai giovani la legalità. La nostra Amministrazione è stata premiata per aver adottato il Patto di Integrità, uno strumento all'avanguardia in tema di trasparenza negli appalti pubblici. Nel 2007 siamo stati premiati da Transparency International e quest'anno abbiamo ricevuto un altro importante riconoscimento nell'ambito dell'iniziativa "Lavoriamo Insieme" promossa dal ministero per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione. Milano collabora con il Governo nel campo della normativa antimafia, per rendere più trasparenti gli appalti ed escludere le aziende controllate dalla mafia. Questa è l'antimafia dei fatti. ■

«Ecopass è una misura sperimentale, ma non emergenziale. È il primo passo di una politica per la mobilità sostenibile. Abbiamo anche avviato bike e car sharing»

