

La lettera

«Pensiamo a estendere e prolungare i divieti»

Il ministro: presto un vertice con le Regioni per decidere le misure

Rendere più fruibili e vivibili i centri urbani

Forse usabili i soldi congelati dal patto di stabilità

di CORRADO CLINI *

Caro direttore, l'inquinamento atmosferico, in particolare quello delle polveri sottili, continua ad affliggere Milano e la Pianura padana. Fa bene il *Corriere* a tenere alta l'attenzione sul tema. Ma è bene ricordare che in vent'anni abbiamo fatto molto per ridurre l'inquinamento dell'aria.

Due esempi: a Milano rispetto a 20 anni fa una caldaia domestica produce 80 per cento di smog in meno e un'auto il 95 per cento in meno. Ci sono state misure importanti, sebbene molti cittadini non le conoscano. Ma queste misure non bastano.

Solamente una piccola parte dello smog di Milano, come sappiamo, è prodotta dai milanesi. Moltissimo inquinamento è prodotto fuori dalla città che subisce buona parte dello smog che viene da un'area molto più vasta caratterizzata da un sistema meteo climatico che nelle stagioni invernale ed estiva non riesce a «metabolizzare» gli inquinanti a causa della siccità e della mancanza di vento.

Questi limiti «naturali» rendono difficile la sfida allo smog e richiedono nuove misure straordinarie per proteggere i milanesi, esposti al rischio di malattie croniche. Con elevati costi sociali ed economici.

Una prima misura urgente è trasferire sui treni il trasporto delle merci lungo le linee Trieste-Milano-Torino-Lione, Brennero-Verona-Bologna, Chiasso-Milano-Bologna.

Ma in Italia più dell'80 per cento delle merci viaggia sui camion. Meno del 10 per cento in treno. Ciò significa che c'è una produzione di smog permanente, continua e non controllata, su tutti i principali assi stradali ed autostradali della Pianura padana, che costituiscono anche infrastrutture nel cuore dei sistemi urbani.

Non basta. Il traffico pesante della pianura produce congestione di molti tratti, con significativi effetti ambientali negati-

vi connessi alla combustione incompleta del gasolio a causa dei frequenti stop and go, da cui derivano importanti emissioni di particolato. Cioè proprio le polveri fini.

Il Piano nazionale per la riduzione delle emissioni dei gas ad effetto serra, approvato nel 2002 dal Cipe, prevedeva che entro 10 anni almeno il 40 per cento del traffico merci doveva essere trasferito sui treni o sulle navi. E invece il traffico su gomma è aumentato in questi 10 anni di circa il 10 per cento. Una seconda misura riguarda l'aumento dell'offerta di trasporto pubblico interurbano, in particolare a sostegno della mobilità tra le città di Lombardia, Veneto ed Emilia, città che costituiscono un sistema integrato ad alta densità di servizi, attività produttive, residenze.

È evidente che, per sostenere queste misure, sono necessari investimenti importanti e di medio-lungo periodo: forse è il caso di riconsiderare a questo fine l'impiego delle risorse congelate dal patto di stabilità. E vanno certamente sfruttate al massimo le opportunità offerte dai fondi europei.

Intanto però è necessario considerare l'estensione della limitazione del traffico nei sistemi urbani (Milano e area metropolitana ad esempio) per periodi prolungati, attraverso il rafforzamento del trasporto ferroviario locale, dei trasporti pubblici urbani a trazione elettrica, l'incentivazione di misure volontarie come il car pooling e il trasporto aziendale, il car sharing con auto elettriche.

Anche queste misure, per quanto apparentemente congiunturali, avranno l'effetto positivo di rendere più fruibili e vivibili i centri urbani, che in molti casi sono un «giacimento» di opportunità per lo sviluppo del turismo che è una fonte strategica per la crescita sostenibile dell'Italia.

Nei prossimi giorni convocherò un tavolo delle Regioni e delle Aree Metropolitane per affrontare assieme il problema smog.

*ministro dell'Ambiente

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ambiente Il neoministro
Corrado Clini

