

» L'analisi

Provvedimenti parziali e inefficaci Così le polveri continuano a correre

Liberi prima delle 8 e mezza. E liberi, di nuovo, dopo le 10. Sono i mezzi più inquinanti attualmente in circolazione (154 mila camion e furgoni diesel Euro 3). E da domani, nella fase più critica dell'emergenza smog del 2011, saranno bloccati per 90 minuti. Sembra il divieto più grottesco tra quelli stabiliti ieri dalla triangolazione Milano-Provincia-sindaci dell'hinterland. Il pacchetto di nuove regole partorito dopo la frettolosa revoca della chiusura del centro pone due problemi. Uno per i cittadini: che efficacia hanno le misure d'emergenza annunciate ieri? E uno per la giunta Pisapia: quanto si sta incrinando il consenso verso l'amministrazione in un'estesa porzione della società civile che ha sostenuto il sindaco proprio sui temi ambientali? Forse un segnale arriva dalle parole di Damiano Di Simine, presidente di Legambiente Lombardia: «Dopo il default del piano d'emergenza di Milano, ormai è chiaro che le misure emergenziali sono diventate il passatempo per

movimentare le monotone giornate nebbiose degli inverni padani».

Rimanendo al primo tema. Le valutazioni dei tecnici parlano di un 4 per cento di Pm10 in meno con i provvedimenti d'emergenza in vigore da domani. Ma questi sono calcoli sulla carta. L'efficacia reale dipende dall'applicazione concreta. E allora le cose cambiano: divieto di circolazione per 184 mila auto diesel Euro 3. Chi controlla? I divieti regionali degli anni passati, data la probabilità infinitesimale di essere multati, sono stati tra le regole meno rispettate. E ancora: divieto tra le 8 e mezza e le 18. Significa che nelle ore di punta (ad esempio per i pendolari) quelle macchine sono libere di viaggiare. I mezzi commerciali diesel Euro 3, pur rientrando nella categoria, hanno avuto l'abbuono: vietati nella fascia 8.30-18, ma con la deroga dalle 10 alle 18. Infine, il riscaldamento abbassato di un grado: funzionerà (forse) negli stabili pubblici; rimarrà consegnato al buon cuore in tutto il resto della città. A questo punto

non serve un analista per capire che se il pacchetto contro l'emergenza smog riducesse il Pm10 dell'1 per cento sarebbe già un successo. E attenzione, qui si parla di minor produzione di polveri sottili rispetto a un giorno normale, non di un abbassamento dei valori assoluti.

Di fronte a questi dati Enrico Fedrighini, dei Verdi, promotore dei referendum sull'ambiente, spiega: «Sui temi ambientali la chiarezza e la serietà della politica contano ancor più che in altri ambiti. C'è un problema di credibilità verso l'elettorato di Pisapia e anche verso l'intera città». Un tema ripreso anche da Anna Gerometta, dei «Genitori anti-smog», una delle associazioni che fanno l'anima dell'ambientalismo milanese: «Pisapia aveva detto in campagna elettorale che il problema dello smog a Milano è come quello dei rifiuti a Napoli. Siamo d'accordo, non occuparsene in maniera attenta, approfondita e tempestiva sarebbe molto grave».

Gianni Santucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

Divieti inefficaci contro le polveri

di GIANNI SANTUCCI

Il pacchetto di regole partorito dopo la frettolosa revoca della chiusura del centro pone due problemi. Uno per i cittadini: che efficacia hanno le misure d'emergenza? E uno per la giunta: quanto si sta incrinando il consenso in un'estesa porzione della società civile che ha sostenuto il sindaco proprio sui temi ambientali? Un segnale arriva proprio da Legambiente: «Dopo il default del piano d'emergenza di Milano, ormai è chiaro che le misure emergenziali sono diventate il passatempo per movimentare le monotone giornate nebbiose degli inverni padani».

A PAGINA 3

Smog: si fermano solo gli Euro 3 diesel
In 40 giorni, 134 mila auto diesel Euro 3 sono state bloccate per 90 minuti

Provvedimenti parziali e inefficaci
Così le polveri continuano a correre

ACQUISTIAMO ORO
Pagine di cronaca
Pubblicazioni e servizi alla
clientela
39,70 - 37,50

MASSIMO GUARACCI E MARCHIO

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE