

Milano muore di smoge i politici si autoassolvono

Milano muore di smog – Intervista a Enrico Fedrighini
(07:00)

Milano è una camera a gas e **la gente muore**. Se ne stanno accorgendo tutti, non solo i malati. Anche i politici, come il consigliere comunale del Pdl, [Barbara Ciabò](#), che ha avuto il figlio colpito dalla **leucemia**. Tutti tranne **Mortizia Moratti** che nel QUATTORDICESIMO giorno consecutivo di smog fuori controllo ha fornito una soave risposta da girare ai genitori dei bambini milanesi ammalati di leucemia: *“L’aria di Milano non è peggiore di quella dello scorso anno”*. Una risposta degna di **Maria Antonietta** quando raccomandava di dare brioches agli affamati perché mancava il pane. La Moratti ha ricevuto a dicembre [un avviso di garanzia](#), è indagata per l’inquinamento a Milano. Uno studio, richiesto a suo tempo dal Comune, che rivela tassi di inquinamento intollerabili e criminali è ancora *“[secretato](#)”* dal Comune. Va avviata una **class action** contro il Comune di Milano (da ripetere in tutte le città inquinate). **Enrico Fedrighini**, consigliere comunale dei Verdi, occupa da giorni l’aula del consiglio comunale di Milano. Il blog lo ha intervistato.

Intervista a Enrico Fedrighini:

“Mi chiamo Enrico Fedrighini e sono consigliere comunale di Milano, **capogruppo dei Verdi** a Palazzo Marino, da ieri (25/1/2010, ndr) sono in occupazione della sala consiliare del Comune di Milano per spingere l’Amministrazione a prendere iniziative, interventi concreti, urgenti e immediati per lo **smog**, originato soprattutto dal **traffico privato**.

Il Comune di Milano ha iniziato nel 2006 a affrontare il problema, riconoscendo l’esistenza del problema, a differenza delle due precedenti **amministrazioni Albertini** che lo

negavano. L'attuale sindaco ha fatto campagna elettorale promettendo di affrontare il problema dello smog, ha iniziato con un provvedimento che abbiamo apprezzato per il coraggio, in una città che non ha mai voluto fare niente contro il partito dell'automobile e anche per il livello innovativo di questo provvedimento, uno dei pochi che esistono al mondo. È un provvedimento di pedaggio urbano che si chiama "road pricing" in un ambito del centro città, un po' come ha fatto Londra all'interno della cerchia dei bastioni, prevedere un pedaggio per i veicoli privati e veicoli merci commisurato alla capacità inquinante del veicolo, sulla base di parametri forniti dall'Unione Europea. Il provvedimento, entrato in funzione dal 2 gennaio 2008 ha interrotto una dinamica che proseguiva dagli ultimi venti anni in cui il traffico privato continuava ad aumentare, mentre l'utenza del trasporto pubblico diminuiva. Questi due fattori si sono improvvisamente invertiti, non in maniera rivoluzionaria, ma per la prima volta sono cresciuti di **22.000 passeggeri al giorno** gli utenti del trasporto pubblico ed è diminuito il numero di auto circolanti, non solo all'interno della zona tariffata, ma all'interno di tutta la città.

A metà del guado la politica, gli interessi particolari delle **lobby**, soprattutto dei **commercianti**, e un timore di non raccogliere voti nel partito degli automobilisti ha iniziato a far fare **retromarcia**. Un elemento molto grave, perché il cittadino è anche disposto a fare sacrifici e ad accettare scelte politiche impopolari, ma solo se non si fanno all'italiana, se si fanno seriamente e si ha ben evidente l'esistenza di una strategia, di un obiettivo che è quello della tutela della salute.

Chiaramente il pass da solo significa poco: a Milano possiamo anche raddoppiare il numero di mezzi pubblici di superficie, che è la cosa più rapida e immediata, ma se continuiamo a viaggiare in fila dietro le auto non facciamo che aumentare la congestione. Va riservata una quota di spazio urbano alla mobilità di superficie del trasporto pubblico: significa **spazi per le piste ciclabili**, vuole dire una mobilità ciclabile che

a Milano è una delle alternative più importanti, la **lunghezza dei tragitti medi** compiuti giornalmente a Milano è di **3,5 km**. Si riduce fino a **1,5 km all'interno della cerchia** dei bastioni, insomma è una città piatta, sottrarre spazio al traffico privato per darlo a pedoni, ciclisti e mezzi di trasporto pubblico. Tutto questo era parte di una strategia avviata e poi improvvisamente interrotta: è stato **mandato via l'assessore Croci**, sacrificato agli interessi delle lobby dei commercianti, per i quali l'auto deve andare dovunque e deve avere disponibilità di spazio ovunque, ogni anno si vota e quindi l'elezione diventa l'elemento intorno al quale costruire scelte. Oggi l'**ecopass** viene pagato appena dal **15% dei veicoli** che entrano in città: è praticamente è come non averlo.

Studi commissionati dall'Amministrazione dimostrano che, se l'ecopass venisse esteso a tutte le classi di veicoli che accedono all'interno della cerchia dei bastioni, avremmo una riduzione di oltre il 35% del traffico in centro e di oltre il 15% nel resto della città. Oggi uno dei risultati ottenuti dalla lobby dei commercianti è **non fare pagare i diesel Euro 4 senza filtro** che viaggiano, sono poche migliaia di veicoli, ma responsabili di quasi il 30% delle emissioni inquinanti e un diesel Euro 4 senza filtro, antiparticolato inquina molto più di un Euro 0 benzina, sulla base di uno studio che ci è stato fatto recapitare da mani ignote dell'Amministrazione.

Uno studio che è stato commissionato dall'Amministrazione, riguardo **un'analisi di rischio** sul livello di esposizione dei cittadini milanesi all'inquinamento atmosferico. Che cosa è stato fatto? Sono stati disposti 50 /60 nuovi punti di monitoraggio delle sostanze inquinanti presenti nell'aria, a questa mappa della situazione degli inquinanti è stata sovrapposta la mappa della densità demografica degli abitanti milanesi, i dati delle centraline dell'Arpal, l'Agenzia Regionale per l'Ambiente, ci danno gli unici dati che hanno valore in termini di legge, che riguardano le concentrazioni medie giornaliere. A Milano questo dato dimostra che c'è una grande differenza tra quartiere e quartiere, tra via e via e

quindi, a seconda delle diverse zone della città, tu hai un dato non uniforme e hai bisogno di avviare puntuali interventi che possono significare la modifica della mobilità, la pedonalizzazione di un tratto molto congestionato. Che cosa è successo invece? I risultati di questa ricerca sono arrivati quando la restaurazione era già in corso: si era voluto bloccare ecopass, si stava mandando via l'assessore Croci dalla mobilità, che aveva avviato il piano di mobilità sostenibile e **questa ricerca è stata secretata**. Noi invece intendiamo renderla pubblica nel corso di un'iniziativa che svolgerà **Italia Nostra** qui a Milano, nella sua sede in Via Silvio Pellico, perché pensiamo che i cittadini debbano sapere. È un documento pagato con denaro pubblico, è un documento importante al servizio della città e dell'amministratore, ma se fossi Assessore al traffico direi con molta chiarezza ai milanesi: *«abbiamo superato i limiti quest'anno, purtroppo la stessa cosa succederà l'anno prossimo e tra due anni, forse anche tra tre anni, con provvedimenti sicuramente strutturali»* – le grandi linee di trasporto – ma intanto con quei provvedimenti locali immediati che costano poco, ma che hanno un beneficio immediato sulla qualità dell'aria perché per almeno **dieci ore al giorno**, bambini, anziani e persone respirano ogni giorno per le strade di Milano. È fatta di tanti provvedimenti, di tanti interventi e di tanti rivoli in un'unica strategia: il non farli, il fermarsi a guardare e aspettare le elezioni o le convenienze politiche o le convenienze di piccoli gruppi consiliari, sacrificando a questo l'interesse generale secondo me è **una scelta non sbagliata, ma criminale.**”