

Smog, l'allarme di Cittadini per l'aria

«Situazione troppo grave e siamo solo a gennaio»

MARIANNA VAZZANA

MILANO «Abbiamo sistemi tecnologici che ci consentono di prevedere gli "accumuli di smog". Perché intervenire quando la situazione è drammatica e non prima che si arrivi a questo?». Lo domanda Anna Gerometta, presidente dell'associazione Cittadini per l'aria, commentando il via alle misure temporanee anti inquinamento di primo livello previste dalla Regione dopo il sesto giorno consecutivo di superamento dei limiti di pm10.

Cosa propone?

«A questo punto l'emergenza è talmente grave che per pulire l'aria occorrerebbe bloccare il traffico motorizzato inquinante.

Senza contare che bisognerebbe aggiornare il Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria (Pria), mirato a ridurre le emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente.

Potrebbe tradursi nell'investire sui mezzi di trasporto pubblico, per esempio».

IL NODO TRASPORTI
I numeri e il dibattito

I dati sulla mobilità Ztl, ingressi in calo Più passeggeri sui mezzi pubblici

Il numero di accessi in Area B è diminuito del 7% e del 6,4% in Area C. Bus, tram e metrolin in recupero (+6,9%) e fanno il boom nei weekend

Area B
-7,08% ingressi in Area B dicembre 2023

Area C
-5,4% ingressi in Area C dicembre 2023

Area B
+6,9% ingressi in Area B gennaio 2024

Area C
+8% ingressi in Area C gennaio 2024

Area D
-8% ingressi in Area D gennaio 2024

«Situazione troppo grave e siamo solo a gennaio»

«Abbiamo sistemi tecnologici che ci consentono di prevedere gli "accumuli di smog". Perché intervenire quando la situazione è drammatica e non prima che si arrivi a questo?». Lo domanda Anna Gerometta, presidente dell'associazione Cittadini per l'aria, commentando il via alle misure temporanee anti inquinamento di primo livello previste dalla Regione dopo il sesto giorno consecutivo di superamento dei limiti di pm10.

Cosa propone?

«A questo punto l'emergenza è talmente grave che per pulire l'aria occorrerebbe bloccare il traffico motorizzato inquinante.

Senza contare che bisognerebbe aggiornare il Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria (Pria), mirato a ridurre le emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente.

Potrebbe tradursi nell'investire sui mezzi di trasporto pubblico, per esempio».

A proposito di trasporto pubblico locale, il Comune evidenzia un aumento dell'utilizzo dei mezzi pubblici e una diminuzione degli ingressi di mezzi motorizzati privati in Area B e Area C. Un fattospositivo?

«Se aumenta l'utilizzo dei mezzi pubblici, a maggior ragione bisognerebbe fornire un servizio migliore. Invece ci sono tante segnalazioni su frequenze ridotte ed esistono ancora zone della città, soprattutto in periferia, collegate al centro (o comunque a luoghi di interesse o di interscambio) solo da una linea di bus. Con autobus che mediamente passano ogni 20 minuti.

Così non va bene perché non si incentivano le persone a lasciare a casa l'auto».

E su Area B che dice?

«Area B è una potenzialità straordinaria per la città ma oggi sprecata. Bisogna mettere fine alle deroghe e dare spazio ai mezzi pubblici con corsie preferenziali – che ne aumenterebbe la velocità diminuendo i costi – e dare spazio alla mobilità davvero non inquinante: bici, percorsi a piedi, cargo bike».

A questo punto, ritiene tardive le misure anti inquinamento?

«Altroché. È una follia attivare il provvedimento dopo 6 giorni di sfioramento dei limiti, sarebbe stato efficace attivare delle misure preventive molti giorni fa.

Così avremmo evitato l'emergenza. Il valore limite delle polveri sottili (il "muro" è a 50 microgrammi di Pm10, ndr) non si può superare per più di 35 volte all'anno, noi siamo già a "metà pacchetto" esiamo solo a fine gennaio. Mi lascia sconcertata la mancanza di iniziativa da parte delle istituzioni. All'estero non sarebbe così».

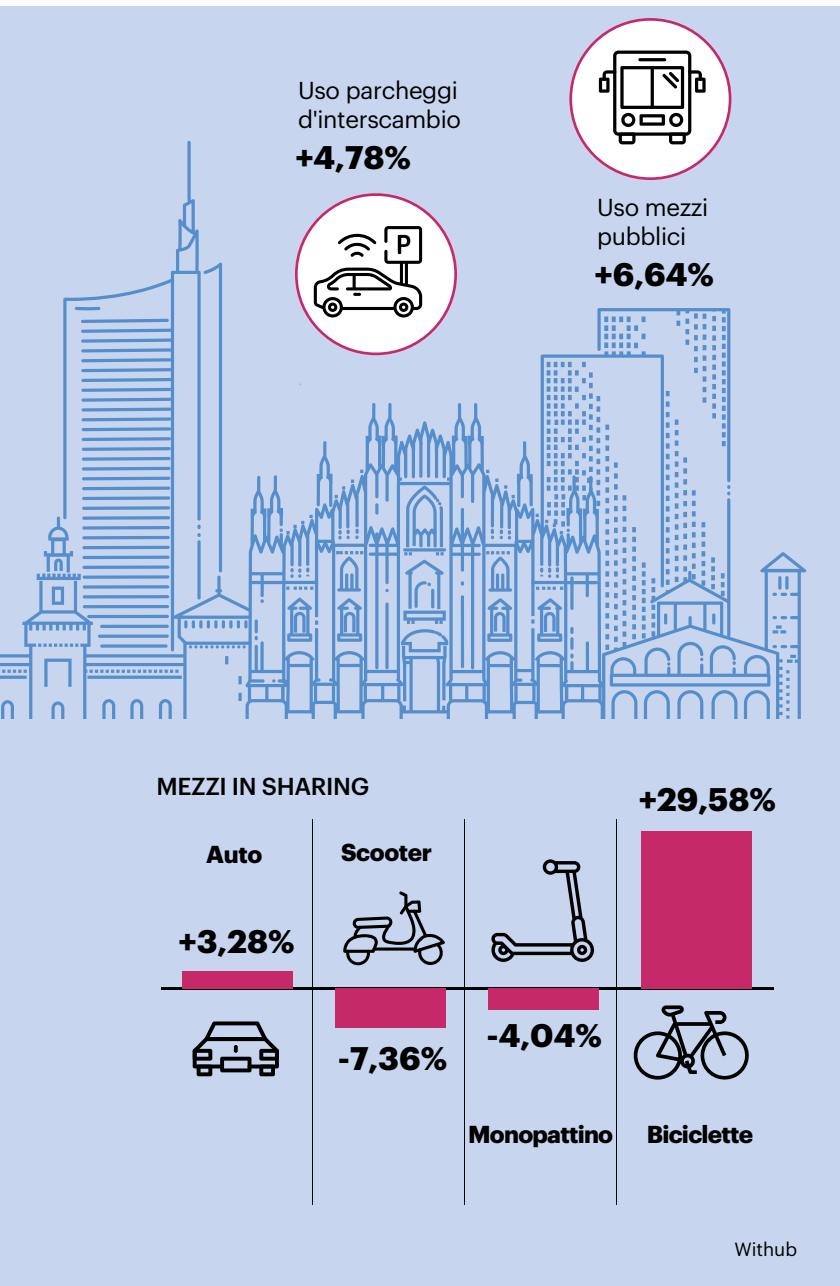
Che intende?

«Anni fa un amico danese mi spiegò che una violazione dei limiti della qualità dell'aria avrebbe determinato, nel suo Paese, scuse pubbliche del ministro competente. Non pretendo questo. Mala sistematica violazione delle norme ambientali dovrebbe indurre a riflessioni».

Marianna Vazzana.

I video, gli articoli, le foto e i commenti sul sito web del nostro quotidiano

Inquadra con il tuo cellulare il Qr code che trovi qui di fianco



Trenord è partecipata al 50% dalla Regione attraverso il gruppo FNM e per il 50% dalle Fs attraverso Trenitalia

Le ferrovie lombarde Trenord tra ritardi nuovi treni e nomine Spunta Caradonna

L'assessore Lucente in Consiglio regionale: «Voglio molto di più» E spingerebbe per sostituire Piuri col presidente di Ferrovienord

di **Giambattista Anastasio**
MILANO

Checchè se ne dica, i dati sulle performance di Trenord continuano ad essere sotto le aspettative, continuano a piacere poco anche agli stessi esponenti della maggioranza di centrodestra che governa la Regione. Ogni giorno viene recapitata alla direzione generale Trasporti di Palazzo Lombardia un rapporto che riassume l'andamento delle linee ferroviarie regionali, per l'esattezza un rapporto a semaforo: i ritardi di grave entità sono indicati in rosso, quelli più contenuti in giallo, mentre per le linee che hanno sostanzialmente rispettato la tabella di marcia si usa il verde. Il colore presente più del dovuto è il rosso e questo, fanno presente alcuni esponenti della maggioranza, oggi dà più fastidio di ieri per un motivo molto semplice: l'impatto dei nuovi treni, acquistati proprio dalla Regione con uno sforzo economico notevole, non si avverte o si avverte meno di quanto auspicato. Basta ricordare i dati diffusi di recente, relativi a novembre 2023, quando oltre metà delle linee di Trenord non ha rispettato gli standard di puntualità.

In questo contesto originano dichiarazioni pubbliche gioco-forza all'insegna dell'equilibrio: quelle rilasciate ieri in Consiglio regionale dall'assessore lombardo ai Trasporti, Franco Lucente (che non ha un compito facile) come già negli ultimi mesi, tra lettere di richiamo a

Trenord e pagelle pienamente sufficienti al servizio di Trenord. **Ma c'è di più:** il contesto appena descritto dà argomenti e ragioni a chi ambisce a ridisegnare, almeno parzialmente, la governance del trasporto ferroviario lombardo. Detto altrimenti: spinge Fratelli d'Italia, oggi decisamente sottorappresentata in FNM e in Trenord in confronto al suo consenso elettorale, a rivendicare più spazio, a partire dalle nomine. Il percorso è obbligato: nominare persone di propria fiducia ai vertici del Gruppo FNM perché poi se ne possano nominare altre di propria fiducia in Trenord, partecipata proprio dal Gruppo FNM in governance duale col Gruppo FS. Il bando di FNM si chiuderà il 9 febbraio, quindi si è ancora alla genesi ma secondo indiscrezioni - circostanziate, ma da prendere comunque come tali - lo stesso Lucente vorrebbe sostituire Marco Piuri, attuale amministratore delegato di Trenord, con Fulvio Caradonna, attuale presidente di Ferrovienord. Un piano che al momento si scontra con due difficoltà di non poco conto: Caradonna non è sostenuto da tutta Fratelli d'Italia, per lui, oltre a Lucente, spinge (solo) Marco Osnato. E, seconda difficoltà, Piuri, fresco di aumento salariale, gode di grande considerazione

ne da parte del governatore Attilio Fontana. Si vedrà, quindi. **Ieri**, come anticipato, Lucente è intervenuto in Consiglio regionale in replica ad una richiesta di informativa di Nicola Di Marco, capogruppo del Movimento 5 Stelle. «Confrontando i dati del 2023 abbiamo un miglioramento rispetto al 2019, ma non rispetto al 2022. Il 2023 - ha proseguito l'assessore - si è chiuso con dei problemi negli ultimi 4 mesi e, non lo neghiamo, c'è stato un peggioramento. A gennaio (2024 ndr) c'è stato un miglioramento ma voglio molto di più e voglio anche che si dia un'adeguata comunicazione ai pendolari quando ci sono ritardi e soppressioni. I ritardi - ha fatto sapere Lucente - sono imputabili per il 24% a carenze nel materiale rotabile, per il 7% a mancanza di materiali, per il 14% alla gestione dei treni, per il 42% a cause esterne (vale a dire: maltempo, persone sui binari, incidenti in corrispondenza dei passaggi a livello ndr). I treni sono puntuali entro i 5 minuti di ritardo all'82%, all'88% entro i 7 minuti, al 96% entro i 15 minuti». Quanto alle nomine in arrivo, Lucente dice: «Quello che auspico è avere dirigenti capaci, pronti a migliorare l'azienda. È chiaro che qualcosa succederà: come in tutte le nomine e tutti i Consigli d'amministrazione che si susseguono, ci saranno conferme, riconferme e cambiamenti. Ma l'obiettivo fondamentale è che nella nuova governance ci sia la voglia, la capacità e lo stimolo di andare avanti e fornire un servizio efficace ed efficiente».



Anna Gerometta presidente di Cittadini per l'aria che chiede «misure efficaci anti inquinamento»

«Area B è una potenzialità straordinaria per la città ma oggi spreca. Bisogna mettere fine alle deroghe e dare spazio ai mezzi pubblici con corsie preferenziali - che ne aumenterebbe la velocità diminuendo i costi - e dare spazio alla mobilità davvero non inquinante: bici, percorsi a piedi, cargo bike». **A questo punto, ritiene tardive le misure anti inquinamento?** «Altroché. È una follia attivare il provvedimento dopo 6 giorni di sfioramento dei limiti, sarebbe stato efficace attivare delle misure preventive molti giorni fa. Così avremmo evitato l'emergenza. Il valore limite delle pol-

veri sottili (il "muro" è a 50 microgrammi di Pm10, ndr) non si può superare per più di 35 volte all'anno, noi siamo già a "metà pacchetto" e siamo solo a fine gennaio. Mi lascia sconcertata la mancanza di iniziativa da parte delle istituzioni. All'estero non sarebbe così». **Che intende?** «Anni fa un amico danese mi spiegò che una violazione dei limiti della qualità dell'aria avrebbe determinato, nel suo Paese, scuse pubbliche del ministro competente. Non pretendo questo. Ma la sistematica violazione delle norme ambientali dovrebbe indurre a riflessioni».

Marianna Vazzana