

Mobilità S'infiamma il dibattito dopo le indiscrezioni sulle modifiche alle regole d'accesso. Serve un intervento prima di Natale

«Chiudiamo il centro al traffico»

La Lista Sala: «Su Area C e cantieri M4 strategie coraggiose». Pasticcio della Regione sugli Euro 3

Chiudere il centro al traffico, in corrispondenza dell'Area C. La proposta arriva dalla Lista civica del sindaco Beppe Sala e alimenta il dibattito che si è scatenato dopo le indiscrezioni sulla volontà del Comune di impedire l'accesso alla zona centrale ai veicoli diesel euro 4. «Servono strategie coraggiose», è la tesi della Lista. Dall'altra parte la Regione, che ha annunciato ma mai rispettato lo stop agli euro 3.

alle pagine 2 e 3 **Senesi e Verga**

Primo piano | Mobilità e divieti

Cantieri M4 e caos traffico La mossa della lista Sala: chiudere il centro alle auto

La capogruppo Strada: servono scelte coraggiose di qui al 2020

In Aula



● Elisabetta Strada, capogruppo della lista «Beppe Sala - Noi, Milano» in consiglio comunale

● Ha lanciato la proposta di bloccare il flusso delle auto in corrispondenza dei confini dell'Area C, per migliorare la mobilità

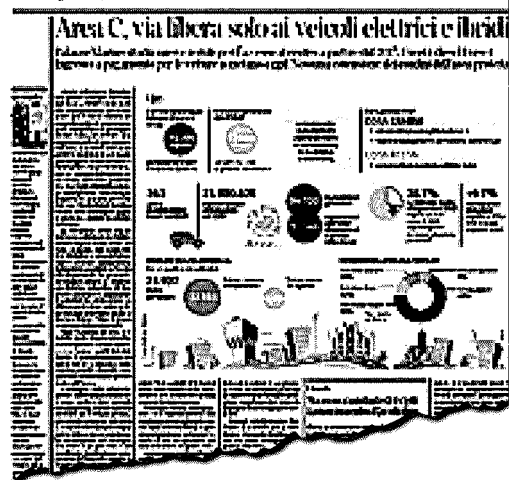
Contro il traffico legato ai cantieri di M4 «servono strategie coraggiose». Interventi «forti» come la chiusura del centro al traffico. Da realizzare prima di Natale e fino al 2020. La proposta arriva dalla Lista civica Sala e vuole essere un contributo al dibattito sugli interventi da attuare per rendere meno difficile la convivenza tra i milanesi e i cantieri della nuova metropolitana.

«Occorre un intervento forte sul traffico — scandisce la capogruppo a Palazzo Marino, Elisabetta Strada — perché qui non si tratta di sopportare il traffico impazzito nella settimana della moda. Stiamo parlando di lavori che dureranno anni». Quello della Lista civica del sindaco è un suggerimento alla giunta, ma dal forte valore politico. «Consigliamo di valutare il blocco delle auto agli ingressi dell'Area C — incalza Strada — e di scoraggiare in generale l'accesso a Milano delle auto. Non è una critica alle strategie messe in atto finora, ma secondo noi in questo

L'articolo

La pagina del «Corriere» di domenica in cui venivano anticipate le intenzioni del Comune sulle nuove regole di Area C

Primo piano | Area C, via libera solo ai veicoli elettrici e ibridi



momento ci vuole coraggio».

Intanto secondo la Lista civica di Sala bisogna «rendere più fluida la circolazione dei mezzi pubblici», togliendo per esempio «immediatamente» i bus turistici dall'area centrale e dirottandoli a Pagano o nel tunnel Gattamelata, che è «comodamente collegato al centro



con il metrò». Anche gli autobus in partenza dal Castello verso gli outlet vanno spostati a Famagosta o a Lampugnano. «Con la chiusura del centro alle auto andrebbe però implementato il trasporto pubblico — segnala la capogruppo — per esempio promuovendo accordi con i taxi per garantire le corse dal centro verso le stazioni a tariffe fisse calmierate».

La linea è chiara: «Se non posso usare l'auto devo avere diverse alternative, pensiamo ad agevolazioni per il car sharing e ad abbonamenti scontati per i pendolari». La proposta del gruppo civico è lanciata. «Poi tutto va valutato con i dati Amat e Atm». Ma la chiusura del centro al traffico durante i cantieri di M4 non deve essere un tabù. «In alternativa — azzarda il consigliere Enrico Marcora — si potrebbe consentire la circolazione solo a targhe alterne».

La Strada, ma stavolta a titolo personale, segnala anche una proposta per piazza Castello, alternativa alla riapertura parziale per taxi e residenti. «In attesa del progetto di riqualificazione si potrebbe pensare di aprire in un senso di marcia opposto rispetto a Foro Buonaparte, immaginando la piazza come un anello. Un senso unico per andare da Cadorna all'Acquario, all'interno della piazza, e l'apertura in senso opposto in Foro Buonaparte. O viceversa». A favore della riapertura di piazza Castello interviene in consiglio anche Forza Italia. «Finalmente anche la sinistra di questa città — attacca Fabrizio De Pasquale — ha capito l'idiozia totale di aver pedonalizzato l'area». Sulle modifiche all'orizzonte il sindaco è cauto. «Modificare l'Area C anche per piazza Castello? Ci dobbiamo ragionare. Nulla è precluso, però bisogna fare delle cose che non devono suonare troppo estemporanee».

Rossella Verga
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Diesel euro 3, quello stop annunciato e mai attuato

La Regione: il fermo solo dopo 7 giorni di superamento dei limiti

Pirellone



● L'assessore regionale ad Ambiente, energia e sviluppo sostenibile, l'avvocato di Dalmine (in provincia di Bergamo) Claudia Maria Terzi, classe 1974

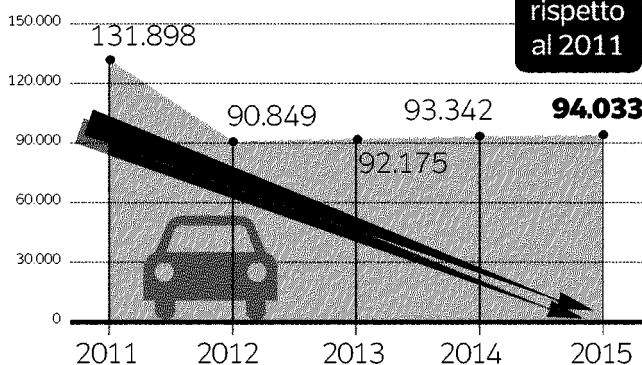


La Regione Quest'anno non siamo riusciti a bloccare il traffico di tutte le vetture diesel euro 3 sulle strade lombarde Il governo dia i soldi promessi

Dati e provvedimenti

L'AREA C DI MILANO

Media giornaliera di auto



DAL 1° GENNAIO 2017

COSA CAMBIA

- ▶ Divieto di ingresso agli Eurodiesel 4
- ▶ Ingresso a pagamento per veicoli a metano e/gpl

COSA RESTA

- ▶ Accesso libero a veicoli elettrici e ibridi

L'analisi

di **Andrea Senesi**

L'annuncio arriva sempre d'inverno, nel pieno dell'emergenza. «Quest'anno non ci siamo riusciti, ma il prossimo bloccheremo la circolazione dei diesel euro 3». Di norma la correzione di rotta arriva invece a luglio o agosto, quando la città è vuota, fa un caldo d'inferno e chi vuoi che si metta a pensare allo smog e al traffico. «No, neanche quest'anno. Ma l'anno prossimo sicuramente, purché il governo ci dia i soldi che ci ha promesso». Perché poi ogni colpa è sempre del livello più alto, il Comune capo-

luogo, la Regione, il governo e infine l'Unione Europea.

La Regione non metterà al bando i diesel euro 3, a differenza di quanto aveva annunciato a gennaio scorso. Una retromarcia che arriva proprio mentre a Palazzo Marino si discute del divieto di accesso in Area C ai diesel euro 4, e solo l'ipotesi ha già scatenato le va-

I Comuni

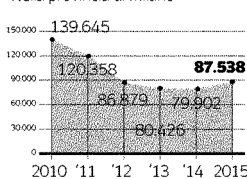
Smog, l'Anci dice alt anche a falò, barbecue, fuochi d'artificio e caldaie a biomassa rie categorie e sigle del commercio. Eccesso di prudenza contro eccesso di zelo?

Il divieto di circolazione sulle strade della Lombardia sarebbe in ogni caso dovuto scattare dal 15 ottobre (fino al

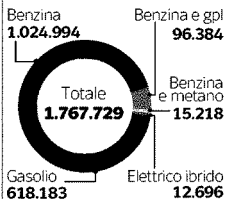
I MEZZI

LE IMMATRICOLAZIONI

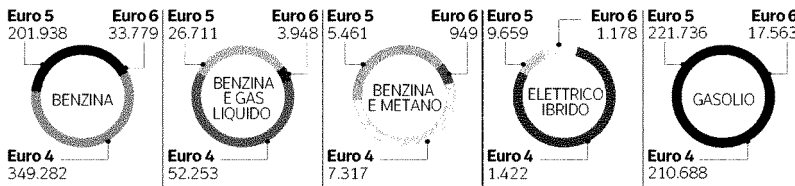
Nella provincia di Milano



IL PARCO VEICOLI



LE AUTO ECOLOGICHE



LE MISURE VOLUTE DALLA REGIONE

Tra il 15 ottobre 2016 e il 15 aprile 2017

Blocco dei veicoli di classe Euro 0, 1 e 2 tra le

PRIMO LIVELLO DI EMERGENZA

Superamento della soglia di

50
µg/m³

di Pm10 per 7 giorni consecutivi

Blocco dei veicoli fino agli Euro 2 diesel esteso anche al sabato, alla domenica e ai giorni festivi

Orario **7.30-19.30**



7.30

e le

19.30



Stop alle auto private Euro 3 diesel e ai veicoli commerciali della stessa categoria in ambito urbano

Orario **9-17** auto e **8.30-9.30** furgoni

SECONDO LIVELLO DI EMERGENZA

Superamento della soglia di

70
µg/m³

di Pm10 per 7 giorni consecutivi

Estensione delle limitazioni per le auto Euro 3 diesel

Orario **7.30-19.30**

Veicoli commerciali Euro 3 diesel fermi

Orario **7.30-9.30** e **18-19.30**



d'Arco

15 aprile) in tutti i 209 Comuni che formano la cosiddetta «fascia 1», l'area più inquinata della Lombardia e una delle più tossiche d'Europa. Ad agosto, appunto, è però arrivato il contrordine: il divieto assoluto non scatterà e i diesel euro 3 saranno semmai fermati dopo gli eventuali e prolungati periodi di emergenza smog. La ragione è semplice. Il Pirellone voleva che il provvedimento di blocco dei veicoli più inquinanti fosse accompagnato da un pacchetto d'incentivi da mettere a disposizione degli automobilisti. Un bonus per chi decidesse di rottamare la vecchia auto diesel in favore di una vettura ecologica di ultima generazione.

La mappa dei divieti è stata aggiornata ieri in un protocollo firmato da Anci Lombardia. «Avremmo preferito anche noi che fossero inclusi provvedimenti più puntuali, ma in ogni caso il documento rappresenta un importante punto di partenza che semplificherà la vita delle amministrazioni che ora potranno contare su un pacchetto di soluzioni omogenee», fa sapere Roberto Scanagatti, sindaco di Monza e presidente dell'associazione che riunisce i Comuni lombardi.

Dopo una settimana di superamento della soglia dei 50 microgrammi per metro cubo di Pm10, scatterà lo stop ai diesel euro 3 tra le 9 e le 17 (per i veicoli commerciali il blocco è previsto dalle 8.30 alle 9.30).

Oltre ai limiti di circolazione per le auto più inquinanti il protocollo prevede lo stop alle caldaie alimentate a biomassa, fino al divieto di barbecue, falò e fuochi d'artificio. La seconda soglia è il superamento per sette giorni di fila del valore di 70 microgrammi per metro cubo di Pm10. In quel caso il blocco delle auto private euro 3 diesel si dilaterà tra le 7.30 e le 19.30.

Di smog (e della prudenza della Regione in materia) si discuterà anche in aula stamattina. Il centrosinistra metterà ai voti una mozione per rendere più vincolanti per i singoli Comuni le misure previste dal protocollo.

Ballarin Denti

«Bene la stretta alle regole Area C. Ma vanno salvati gpl e metano»

Antonio Ballarin Denti, professore di fisica dell'Ambiente in Cattolica, è d'accordo con le proposte del Comune su Area C? Vietare l'ingresso agli euro 4 diesel e far pagare i veicoli a metano?

«Intanto mi faccia dire che io credo che la scelta migliore sia quella di allargare l'area. Non appena saranno pronte le fermate della linea 4 non c'è dubbio che vada esteso il pedaggio fino alla cerchia della 90-91. In qualsiasi parte della città ci sarà una fermata del metrò a non più di 300 metri di distanza».

D'accordo, ma sulla rivoluzione dei pedaggi?

«Sono d'accordo sugli euro 4 diesel. Credo invece che vadano tutelate e quindi esentate dal pagamento le auto a gpl e a metano. Se si vuole davvero il rinnovamento ecologico del parco auto, quel tipo di veicoli andrebbe escluso dal pagamento del pedaggio».

Uscendo dal centro della città, quali soluzioni si

possono sperimentare?

«Finché le Regioni e il ministero non trovano i soldi per incentivare il rinnovo del parco auto, è difficile immaginare grandi soluzioni. Bisogna certo rendere competitivo il trasporto pubblico rispetto a quello privato su gomma, perché se ci sono treni veloci e puliti sì che si è incoraggiati a lasciare l'auto in garage. Il premier dovrebbe inserire gli interventi contro lo smog nella categoria di quelli che beneficiano della flessibilità di bilancio. In fondo si tratta di un'emergenza sanitaria».

E poi c'è il suo vecchio pallino: abbassare i limiti di velocità sulle strade.

«Novanta chilometri all'ora, non di più. Come in America dove vanno a 55 miglia. Sarebbe importantissimo. Per lo smog e non solo».

A. Se.

© RIPRODUZIONE RISERVATA