

Mercoledì 8 aprile

Mauro BERGAMINI, a proposito del “dopo epidemia” da coronavirus, chiede di annotare sul diario della Compagnia dei MeglioInsieme il documento sotto riportato, che ha per titolo “CORONAVIRUS E LA MILANO CHE SARÀ”. Tale documento risulta particolarmente significativo a ragione del contesto ambientale al quale fa riferimento (e ai problemi di Torino!).

In meno di un mese la pandemia di COVID-19 ha cambiato il mondo e ci sta costringendo ad affrontare, nel complesso, forse la crisi più difficile dal 1945. La nostra dinamica città, quella che aveva reagito orgogliosamente con #milanononsiferma, si è presto resa conto di aver sbagliato piombando in un silenzio irreali, aspettando, paralizzata e con ansia, che quell'orgoglio non si fosse tramutato in contagi e poi decessi. In questa soleggiata primavera, in cui la quiete è interrotta solo dalle angosce sirene delle autoambulanze, chiusi in casa noi dobbiamo iniziare a guardare al futuro. Cominciando dal presente, da quello che stiamo vivendo ora.

I MEZZI PUBBLICI

Siamo realisti: noi siamo sempre stati grandi sostenitori del trasporto pubblico e la prima cosa a cui dobbiamo pensare è che l'uso dei mezzi pubblici subirà un grosso contraccolpo per questa pandemia. Perché? Perché quando lentamente torneremo ad uscire di casa nei prossimi mesi, il virus sarà ancora una minaccia fino quando non verrà trovato un vaccino o una cura. E' comprensibile che i luoghi affollati ci faranno paura. Molti saranno ancora vietati o con regole molto stringenti. E uno di questi luoghi sono i mezzi pubblici. In questi giorni abbiamo criticato ATM, come prima avevamo fatto con Trenord, per la riduzione delle corse che portava ad aumentare l'affollamento, e citavamo l'esempio del metrò di Copenaghen che invece aveva incrementato le corse per garantire un maggior distanziamento fisico fra le persone. Leggiamo invece che ATM sta predisponendo un piano per il “dopo” che consiste nel contingentare gli accessi in modo da garantire un distanziamento fisico minimo fra le persone. Ma contingentare non basta: dobbiamo metterci nell'idea che ATM e Trenord dovranno aumentare la frequenza delle corse anche a fronte di un calo di passeggeri, proprio per evitare che i passeggeri siano costretti a contatti ravvicinati. E questo vorrà dire un aumento dei costi di esercizio, e sappiamo bene cosa voglia dire, avendo noi difeso la revisione tariffaria: la Regione e lo Stato dovranno ripristinare i trasferimenti a sostegno del trasporto pubblico che hanno tagliato negli anni .

LE AUTOMOBILI

Siamo sinceri: se le persone avranno paura dei mezzi pubblici è logico aspettarsi che molti preferiranno l'auto per spostarsi. E questo sarebbe un grave errore. In fase di emergenza non ci siamo sentiti di criticare l'amministrazione per aver sospeso Area B e Area C, anche perché il traffico era calato consistentemente e

andava garantita la massima mobilità e sicurezza a chi è stato costretto a spostarsi per cause di lavoro o salute. Ma in questo mese giocoforza si è realizzato il più grande esperimento mai realizzato sugli effetti della riduzione del traffico sulla qualità dell'aria. Noi che basiamo sempre le nostre rivendicazioni sull'evidenza scientifica, siamo stati cauti nei primi giorni nel voler attribuire il percepibile miglioramento della qualità dell'aria alla riduzione del traffico. Sappiamo bene che concorrono molti fattori, prima di tutto quelli meteorologici, e abbiamo sempre detto - per esempio - che non bastava una domenica a piedi per avere aria pulita. Ma ora le 'domeniche a piedi' forzate sono molte e ARPA Lombardia ha pubblicato uno studio preliminare che conferma quello che dicevamo da anni. Gli ossidi di azoto (NOx) sono dovuti al traffico: *“per il biossido di azoto e ancora più per il monossido di azoto, le concentrazioni rilevate durante il periodo emergenziale in analisi sono effettivamente molto ridotte, attorno ai valori minimi o anche, in alcune stazioni, inferiori ai valori più bassi registrati nel periodo di osservazione. In questo caso è quindi più evidente l'effetto della riduzione delle emissioni connessa alla riduzione dei flussi di traffico che in città è certamente la prima fonte di ossidi di azoto”*. E anche per le polveri sottili si registra un calo, anche se per quell'inquinante molti altri fattori sono in gioco oltre al traffico. Quello che il nostro naso ci sta dicendo da circa un mese, e che di sicuro è influenzato anche dal meteo, viene ora confermato dai dati. L'aveva osservato anche l'ESA che con il satellite Sentinel 5P monitora l'NO2.

LO SMOG: L'EPIDEMIA PERMANENTE

Gli epidemiologi ancora non riescono a stimare la letalità e la mortalità di questo nuovo virus. E' ancora presto per fare un bilancio e oggi ci limitiamo a osservare tristi e impotenti i bollettini quotidiani con ancora negli occhi la scena della colonna militare che porta via le bare da Bergamo. Se su questo nuovo virus non si sa ancora molto, non si può dire lo stesso dello smog: sono anni che gli epidemiologi studiano gli effetti dello smog sulla salute e sulla mortalità e sono arrivati a conclusioni sempre più solide. Citiamo per esempio l'indagine VIIAS che ha stimato l'impatto dei tre principali inquinanti (polveri sottili, NO2 e ozono al suolo) sulla mortalità in Italia. Nella provincia di Milano questi tre inquinanti causano la morte prematura di 355 persone ogni 100.000 abitanti ogni anno, il che vuol dire che nella città metropolitana 11.573 persone perdono la loro vita ogni anno per quello smog che deriva per gran parte dal traffico motorizzato. Lo smog riduce a tutti noi l'aspettativa di vita di un anno e mezzo. Ma rispetto a quelle causate dal virus queste morti premature sono meno visibili perché sono ormai una costante negli anni, eppure gli epidemiologi sono chiari: se riuscissimo a ridurre almeno del 20% gli inquinanti potremmo salvare nella provincia di Milano 3.456 vite ogni anno e guadagnare tutti almeno mezzo anno di vita. Se per difenderci dal virus torneremo a morire lentamente di smog avremo fallito ancora. Anche perché è facile intuire che un filone di indagine epidemiologica sarà dedicato al capire quanto i polmoni già irritati e infiammati dallo smog abbiano potuto favorire la strada a questo virus, che nelle forme più gravi ci fa ammalare di gravi polmoniti.

LE BICICLETTE E L'ATTIVITÀ FISICA

Una soluzione semplice, efficace e pronta che possa garantire mobilità e sicurezza c'è già e si chiama mobilità attiva: le nostre gambe rimangono sempre il miglior mezzo di trasporto. Muoversi di più a piedi e in bici non solo ci aiuta a mantenere una certa distanza fisica, ma contribuisce anche a mantenerci in forma e ridurre quelle "co-morbilità" che rendono più grave la COVID-19, così come altre malattie che possono presentarsi. Come ha scritto Omar Gatti: *"La COVID-19 ci ha svegliato con una brutalità devastante dal nostro sogno di benessere. Un bambino che non fa più di 2 ore di movimento a settimana non è benessere, è debolezza. Un adulto che si alza al mattino, prende l'ascensore, sale in auto, prende l'ascensore, sta seduto 9 ore, torna a casa in auto, cena e sta sul divano, non è benessere, è debolezza. Un anziano che non esce, non cammina, che prende statine, diuretico e cardio-aspirina non è benessere, è debolezza"*. Ed è in questa debolezza, ci dicono i medici, che il virus, questo come altri che possono arrivare, fa breccia. Se per difenderci da questo virus saremo ancora più sedentari e dipendenti dall'automobile allora saremo sempre più deboli e ammalati. Il nostro progetto "SIAMO NATI PER CAMMINARE", che ora si sta svolgendo come 'edizione straordinaria' da casa, quando a settembre potremo svolgerlo dal vivo non dovrà più essere solo una settimana di 'gioco', ma la regola per una sana mobilità casa-scuola e poi anche al lavoro. Questa cosa non l'hanno capita ad Amsterdam o a Copenaghen, ma a Bolzano: l'assessore alla mobilità della provincia autonoma Daniel Alfreider spiega benissimo come trasformare questa crisi in opportunità: *"Il Coronavirus avrà una forte influenza sulla nostra vita quotidiana e sul nostro comportamento, soprattutto nella mobilità. Un ruolo importante in questo contesto lo svolgerà la bicicletta. La sensibilità per la salute è aumentata notevolmente in queste settimane. Quali enormi vantaggi abbia per la salute e l'economia l'espansione della mobilità ciclabile è comprovato. Pertanto è il momento giusto di incentivare forme di mobilità sane soprattutto nelle città, e dedicare maggiore spazio alle bici. Nel periodo dopo l'emergenza in bicicletta le distanze di sicurezza possono essere mantenute senza problemi"*. Ecco perché da subito, ora che il traffico è ridotto, il Comune deve procedere speditamente a riempire la città di corsie ciclabili "di emergenza", realizzate con poco, per garantire una mobilità ciclabile sicura a quanti magari vorrebbero iniziare ad usare la bici ma ancora hanno paura, non solo del virus ma soprattutto del traffico. Lo sta facendo Berlino lo faccia anche Milano, subito!

IL LAVORO AGILE ANTISMOG

Un altro grande esperimento obbligato è stato quello dello "smart working": milioni di lavoratori si sono ritrovati costretti a lavorare da casa, in maniera più o meno improvvisata. E con grande scoperta di molti si è visto che funziona, questa è un'altra sfida che abbiamo davanti. Al di là dei necessari cambiamenti organizzativi, quanti di noi si saranno chiesti perché devono

passare ore chiusi in auto nel traffico, o rischiare la vita in scooter, per andare in ufficio e lavorare allo stesso modo che da casa? Il lavoro agile quante ore di vita ci può restituire? E quanto inquinamento inutile potrà evitare? Non solo, il potenziamento del lavoro agile renderà meno affollati i luoghi di lavoro, i mezzi di trasporto, riducendo le possibilità di contagio.

LA CITTÀ DI PROSSIMITÀ E IL VERDE DIFFUSO

In questi giorni di quarantena abbiamo assistito alla chiusura dei parchi, e per molti è stato un duro colpo in quanto rappresentavano una valvola di sfogo importante. Gli ultimi provvedimenti limitano la possibilità di passeggiare solo entro 200 metri da casa. Allora forse capiamo quanto è importante avere del verde in ogni parte della città, magari al posto di quelle auto ferme che ora appaiono ancora più ingombranti. La quarantena ci ha anche fatto riscoprire l'utilità dei negozi di quartiere, la possibilità di poterci rifornire vicino a casa. Ancora di più è evidente l'assurdità di passare ore in auto per andare negli affollati centri commerciali organizzati come delle città artificiali quando i quartieri della città potrebbe essere dei centro commerciali naturali. A maggior ragione se lo spazio urbano viene restituito alle persone ed è vivibile a piedi. Noi l'abbiamo sempre sostenuto e con il progetto #tréntaMI IN VERDE l'abbiamo anche fatto "toccare con mano".

MILANO NEI PROSSIMI DUE ANNI, E NEL FUTURO

Il più grosso errore che possiamo fare passata la pandemia è tornare a fare esattamente le stesse cose di prima. Il virus allora ci avrà sconfitto una seconda volta, dopo averci già sconfitto portandoci via i nostri cari e mettendo in ginocchio le nostre società, le nostre economie. Abbiamo la grande occasione di trasformare questa crisi in opportunità. Dovremo ripartire su basi nuove, dove rispetto per l'ambiente e crescita sostenibile dovranno essere il nostro faro. Le stime dicono che il virus sarà fra di noi ancora per molti mesi: non lasciamo che ci pieghi, che ci ricacci nelle nostre case come fossero delle caverne oscure. Sosteniamo la scienza e la ricerca, quella che lotta per trovare un vaccino e che è la stessa che ci dice che anche lo smog uccide. Oggi pendiamo dalle labbra degli epidemiologi che in TV ci parlano del virus, perché non li ascoltavamo quando ci parlavano dell'inquinamento? Approfittiamo di questa lunga pausa forzata per riflettere su quanto c'era di sbagliato nei nostri stili di vita e di come possiamo migliorare, partendo da quanto di positivo ci sta facendo vedere questa crisi. Allora forse potremo finalmente sciogliere la nostra associazione, perché con il virus andrà via anche lo smog e noi vedremo forse finalmente realizzata la nostra visione: "vivere felici in una città più bella". Se siamo in salute, facendo più movimento e respirando aria più pulita, siamo contenti. Se Milano è verde e vivibile a misura di persona, è per forza più bella.