

Milano, 31 luglio 2014

Via e-mail

Egregio Signor

Avv. Giuliano Pisapia

Sindaco di Milano

Assessori della Giunta

e p.c. Presidente del Consiglio Comunale

CHI PAGHERÀ?

Egregio Sindaco Pisapia,

La Sua amministrazione ha raccolto i dati dell'impatto di Area C sui livelli di traffico e Black Carbon (BC), la componente carboniosa dell'inquinamento atmosferico a cui la letteratura scientifica internazionale riconosce un impatto, in termini di morte e malattia, 10 volte superiore al PM2.5 ¹. Questi dati indicano una significativa riduzione del BC in Area C (-52% 9/2013, -32% 10/2013). Lei ha, dunque, l'evidenza del beneficio che la riduzione del traffico in Area C ha sui cittadini che in essa vivono o stazionano. I cittadini di Milano, e le associazioni ambientaliste che l'hanno affiancata nelle vertenze giudiziarie in difesa di Area C, l'hanno sostenuta nel percorso – da tempo conclusosi – di consolidamento della misura e che, in base ai referendum e alla logica del programma di riqualificazione ambientale di Milano, era prodromico all'ulteriore allargamento dell'area a traffico limitato.

E' dello scorso mese di maggio l'evidenza spaventosa tracciata dai dati raccolti da Amat, e [pubblicati](#) da Genitori Antismog, che descrivono i livelli di traffico in prossimità delle scuole milanesi: oltre il 65% degli studenti milanesi sono esposti a livelli di traffico che superano i 10.000 veicoli al giorno entro i 100 metri dalla scuola che frequentano; più di 126mila bambini e ragazzi milanesi sono esposti a scuola a livelli di traffico di prossimità riconosciuti gravemente nocivi per la salute. Ancor peggio, gli stessi dati indicano che il 24% degli studenti milanesi sono esposti a flussi di traffico, nel più ravvicinato raggio di 75 metri dalla scuola, di oltre 50.000 veicoli/giorno, con punte di oltre 200.000 veicoli. Al contrario, entro il perimetro di Area C, solo il 25% degli studenti frequentano scuole che si trovano in prossimità di arterie ad alto traffico.

Una tale evidenza di congestione fuori dall'area a traffico limitato e un successo così palese di Area C nel ridurre la porzione più nociva degli inquinanti dell'aria non può restare senza conseguenze. Le norme Le affidano il ruolo di garante della salute dei cittadini che amministra, consentendole di adottare "provvedimenti, anche contingibili e urgenti (..) al fine di prevenire e di eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana"². Incolumità pubblica che deve essere intesa quale "integrità fisica della popolazione"³.

Ebbene, l'integrità fisica dei cittadini di Milano è oggi, senza timore di smentita, esposta a danni certi a causa degli inquinanti dell'aria contenuti nei fumi delle migliaia di veicoli che percorrono le strade di Milano. I fumi del cd. traffico di prossimità causano mutazioni genetiche⁴ (incremento del rischio di tumori), hanno impatto sui feti⁵ (riduzione del peso alla nascita e in particolare polmoni e cervello), sui bambini (incremento di asma⁶, bronchioliti, dermatite atopica⁷, polmoniti, otiti medie⁸, sinusiti, patologie

oculari), sugli adulti (tumori, ischemie, infarti, trombosi, diabete con correlazioni in fase di studio per Alzheimer, edemi polmonari, danni cognitivi).

Il danno sanitario da traffico di prossimità è sia danno da accumulo, sia da eventi che coincidono con l'esposizione istantanea a livelli elevati di fumi da combustione. Quindi ulteriori misure di riduzione del traffico avrebbero un impatto immediato. E, di conseguenza, i tempi nei quali le misure vengono adottate non sono un dettaglio in termini sanitari e l'attuale pianificazione a medio-lungo termine non solleva la Giunta e il Consiglio dall'obbligo di adottare – in tempi brevi – provvedimenti a immediata tutela della salute pubblica.

A fronte di queste certezze la mancata adozione – a oggi – di una misura che estenda, senza indugio, i benefici di Area C ad una più ampia zona e fetta della popolazione, è inspiegabile.

E' certo che questa misura comporterebbe costi per l'amministrazione, per l'adeguamento del sistema di trasporto pubblico, e per i privati – cittadini o aziende – che sceglieranno di usare l'auto nonostante la nuova tariffa di ingresso.

Ma chi si illude che l'inazione non abbia costi è in grave errore.

Qui si tratta di scegliere chi pagherà i costi dell'inquinamento dell'aria di Milano.

Se questi costi devono essere pagati dai bambini che crescono e si ammalano senza colpa in una città che propina loro aria velenosa o da chi lamenta un anacronistico diritto alla libertà di movimento "motorizzata", dai malati di cuore o di malattie respiratorie, o dai pochi commercianti che ancora confondono il sostegno al commercio con l'incondizionata libertà di fare shopping motorizzato, una visione smentita ormai da molte città nel mondo. Chi deve pagare? I cittadini e le imprese che si addossano il costo e il peso delle malattie proprie e dei propri dipendenti, della congestione, o gli enti pubblici che stentano a focalizzare le vere priorità, a riconoscere i costi indiretti dell'inquinamento sulla spesa pubblica e a riorganizzare efficacemente la mobilità?

I costi che si prefigurano sono la contropartita di un beneficio di molte misure maggiore: il miglioramento della qualità dell'aria in un'area sempre più estesa porterà con sé la riduzione del danno alla salute della popolazione di Milano, dei morti, del danno agli edifici e al verde di Milano, di quello alle imprese, alle famiglie che ridurranno gli ostacoli all'attività lavorativa a causa delle malattie proprie e dei figli. Ricompenserà i negozianti con più acquisti nei fine settimana in una città più vivibile e più turismo per la maggiore attrattività della città.

Già nel 2012 la Sua Giunta e il Consiglio Comunale hanno fatto propri i referendum per l'ambiente, il cui primo quesito prevede "l'allargamento progressivo fino alla "cerchia ferroviaria" del sistema di accesso a pagamento, con l'obiettivo di dimezzare il traffico e le emissioni inquinanti". Nessun indugio ulteriore è dunque giustificabile.

A maggior ragione, va altresì aggiunto che quando i cittadini vengono interpellati, come è avvenuto in questo caso, sia pure attraverso modalità consultive, occorre poi tenere conto di quanto viene da essi affermato, con una specifica assunzione di responsabilità nella adozione delle scelte attuative.

Ebbene, l'attuale pianificazione del Bilancio previsionale rende questa scelta non più procrastinabile.

Questa è una misura obbligata perché in un'area urbana estesa e densamente popolata come Milano ridurre l'esposizione in modo significativo solo in un'area minima della città – ove al di fuori vi sia una

massiccia e ubiqua esposizione della popolazione a livelli di traffico inaccettabili – pone un problema di equità sociale e uguale protezione del diritto alla salute.

Le chiediamo, infine, di non delegare questa decisione ad una sola persona. Questo è un problema della Giunta, non di un Assessorato. E' la volontà dell'Assessore all'Educazione di proteggere gli studenti, di quello alla Salute di considerare questa prioritaria, di quello al Traffico di votarsi alla mobilità sostenibile, di quello ai Lavori Pubblici di sottrarre spazi alla mobilità motorizzata privata, di quello al Bilancio di votare la pianificazione finanziaria al rispetto delle norme europee e del principio "chi inquina paga", di quello alla Qualità della vita di definire se questa vada tutelata per tutti o solo per i pochi che vivono in centro o che possono far respirare aria buona ai figli fuori porta. E potremmo continuare per ciascuno dei suoi assessori. E per Lei.

Le chiediamo un incontro con la Sua Giunta ed i tecnici AMAT volto ad ascoltare le voci di Milano qui rappresentate in favore della creazione di una nuova – e geograficamente significativa – misura di riduzione del traffico in un'area esterna ad Area C da attivarsi al 1 gennaio 2015. E che – a conclusione dell'incontro – la Sua Giunta si assuma la responsabilità che Le spetta su questo tema.

Molti cordiali saluti,

Genitori Antismog

FIAB Milano Ciclobby onlus

Legambiente Lombardia

ALT, Associazione per la Lotta alle trombosi e alle malattie cardiovascolari

ISDE nazionale - Presidente Dott. Romizi

ISDE Milano – Dott. Edoardo Baj

IRCCS- Istituto Mario Negri – Dott. Silvio Garattini

Fondazione Imation onlus – Dott. Guido Brera

Dott. Giuseppe Masera, Ospedale San Gerardo, Comitato Scientifico ISDE ITALIA

Dr. Roberto Fanelli, Head, Department of Environmental Health Sciences IRCCS-Mario Negri Institute

Dott. Pier Mannuccio Mannucci, Direttore Scientifico Fondazione IRCCS Ca' Granda Ospedale Maggiore Policlinico

Dott. Roberto Mazza, referente URP all'Ist. Naz Tumori Milano

Prof. Ezio Bolzacchini, Chimica dell'Ambiente, Università degli Studi di Milano Bicocca

1 [Hoek, Ranjini M Krishnan, Rob Beelen, Annette Peters, Bart Ostro, Bert Brunekreef and Joel D Kaufman Long-term air pollution exposure and cardio-respiratory mortality: a review](#), Environmental Health 2013, 12:43

2 DECRETO LEGISLATIVO 18 agosto 2000, n. 267

3 [Decreto del ministro dell'Interno 5 agosto 2008](#)

4 DNA Damage in Buccal Mucosa Cells of Pre-School Children Exposed to High Levels of Urban Air Pollutants, May 02, 2014 - DOI: 10.1371/journal.pone.0096524

5 Ambient air pollution and low birthweight: a European cohort study (ESCAPE), The Lancet Respiratory Medicine, [Volume 1](#), Issue 9, Pages 695 - 704, November 2013

6 Air Pollution Exposure and Lung Function in Children: The ESCAPE Project, Environ Health Perspect; DOI:10.1289/ehp.1306770

7 http://archiviostorico.corriere.it/2013/novembre/10/Aria_sporca_aumento_allergie_metalli_co_0_2013110_6efac8d8-49d5-11e3-9ecb-1e1bf757e3bc.shtml

8 Air Pollution and Respiratory Infections during Early Childhood: An Analysis of 10 European Birth Cohorts within the ESCAPE Project. MacIntyre et al. [Environ Health Perspect](#); DOI:10.1289/ehp.1306755 6

9 http://www1.adnkronos.com/IGN/Sostenibilita/Risorse/Linquinamento-e-causa-per-le-imprese-di-danno-economico-oltre-che-ambientale_311648261015.html