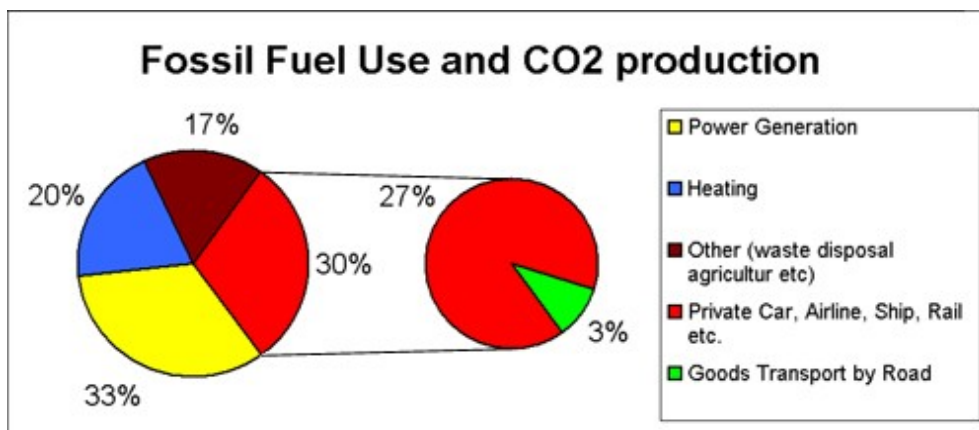


...perdona loro, perché non sanno quello che fanno¹



Fonte: UNFCCC²

Mancano meno di 2 giorni dalla conferenza sul clima di Copenhagen (COP 15) ed ho avuto la fortuna di trovare questi dati.

Osservateli attentamente.

In qualità di imprenditore del trasporto, emerge chiaramente il mio conflitto d'interesse, ma, dal momento che mi occupo anche di razionalizzazione nel trasporto, possiamo andare avanti. ;-)

Cosa ci dicono i grafici? Su scala planetaria, il consumo dei combustibili fossili è impiegato per il 70% per queste attività:

- produzione di energia (33%)
- riscaldamento (20%)
- agricoltura, ed altre (17%)

del restante 30%, il 27% è impiegato per gli spostamenti in automobile, in aereo, nave, treno, ecc.

Mentre solo il 3% per lo spostamento di merci su strada.

Bene... Tenendo conto che il trasporto di merci e passeggeri su nave e treno ha un impatto ambientale molto ridotto, possiamo affermare che il grosso della seconda torta se lo mangiano: il traffico veicolare privato e quello aereo.

Ma ancora non mi fido, quindi vado a prendere una ricerca dell'Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio del Comune di Milano commissionata nel 2002³, valida a grandi linee ancora oggi: **"Di questi l'86 per cento sono autovetture, il 5 per cento veicoli commerciali leggeri, il 4 per cento ciclomotori e motocicli, il 3 per cento autocarri."**

Ogni 100 veicoli che entrano a Milano, 8 sono adibiti al trasporto di merci...

Quindi, per completezza, si afferma in un altro studio⁴ che nella zona centrale di Milano entrano quotidianamente poco meno di 50.000 veicoli per il trasporto di merci, mentre nella zona Ecopass, poco meno di 4000. Teneteli a mente questi numeri che serviranno in seguito.

Cambiamo discorso, ma vedrete che tutto torna.

¹ (Lc 23,24), mai un titolo fu più adeguato al testo (ndr)

² United Nations Framework Convention on Climate Change, <http://unfccc.int/2860.php>

³ <http://217.31.113.127/PDF/RappMob2002/R02priv.pdf>

⁴ http://217.31.113.127/PDF/merci2/03_Conteggi.pdf, tabella a pag. 3

Qualche tempo fa', il Codacons ha denunciato il superamento delle soglie di PM10⁵, imposte per Legge, nel quadriennio 2005-2009 e il 1° Dicembre 2009 il Gip ha emesso i relativi avvisi di garanzia⁶ al presidente della regione, quello della provincia e al sindaco⁷.

Un atto dovuto, in quanto, **per ben 80 giorni**, si sono superate le soglie imposte dalla normativa.

Ora, come viene emesso il PM10? Dalla combustione del gasolio e del metano, in minima parte.

Chi usa il gasolio? Le vecchie abitazioni e i mezzi pesanti.

Chi usa il metano? Le nuove abitazioni e una minima parte di autovetture.

Quante sono le abitazioni che a Milano usano il gasolio e metano? **Tutta la città**.

Proprio il 20% dei consumi globali nel grafico di questo report. I conti tornano. Ma andiamo avanti!

Qualche giorno dopo, il TAR blocca la delibera comunale che sarebbe dovuta entrare in vigore il primo gennaio 2010; in merito alla regolamentazione del carico e scarico delle merci nella zona Ecopass. Leggete attentamente l'articolo del Giorno, è il più chiaro e veritiero, mentre tutti gli altri scrivono solo inesattezze⁸.

E' singolare l'intervento di de corato⁹, per difendere il "capo" e gli amici podestà e formigoni, i 2 provvedimenti sono distinti e separati; nel primo si parla di amministratori pubblici che non rispettano la Legge, nel secondo di amministratori pubblici, fortemente incompetenti, che fanno delle delibere inutili in termini d'inquinamento, dannose per l'economia e per la vita cittadina. In ultimo il TAR giustamente, vuole vederci chiaro per questo ha sospeso il provvedimento. Personalmente ritengo che ridurre la finestra temporale¹⁰ ai circa 4000 automezzi (non 10000 come hanno scritto altri) significa solo concentrarli di più; lo capisce anche un bambino delle elementari.

Ma significa anche tante multe in più, per fare cassetto!

Chi legge i report precedenti, sa che io non sono un sostenitore del sistema Ecopass, ma ritengo utili le finestre temporali (2 o più durante la giornata)¹¹, ma anche delle aree di sosta a rotazione per il carico e scarico come voleva fare l'Ass. Croci che ho incontrato l'anno scorso ad un tavolo di lavoro del CRIET¹², qualche buona idea l'aveva, purtroppo si sa come vanno queste cose...

Se sappiamo che l'inquinamento maggiore arriva dalle abitazioni che senso ha mettere in ginocchio chi trasporta le merci se questi sono solo il 8% del parco veicolare circolante?¹³

Che senso ha mettere in ginocchio i commercianti che hanno bisogno di queste merci per vederle ai cittadini?

5 <http://it.wikipedia.org/wiki/PM10>

6 http://www.agi.it/news/notizie/200912011901-cro-rt10142-inquinamento_codacons_a_gip_sindaco_milano_doveva_fermare_auto

7 In minuscolo volutamente

8 http://ilgiorno.ilsole24ore.com/milano/cronaca/2009/12/04/267803-lotta_traffico_citta.shtml

9 In minuscolo volutamente

10 Dalle 10 alle 14

11 Ad esempio: dalle 7 alle 9, dalle 12 alle 14 e dalle 17 alle 19, chi lavora in centro raramente torna a casa per l'ora di pranzo e usa i mezzi, infatti l'ora di punta del traffico si riversa nelle zone periferiche e nelle tangenziali e statali, per via del pendolarismo.

12 <http://www.criet.unimib.it/>

13 Il 3% è il trasporto per conto terzi, mentre il 5% residuo è rappresentato dai professionisti o da automezzi che trasportano solo le proprie merci, questi ultimi viaggiano vuoti al 50% ed oltre.

Che senso ha mettere in difficoltà gli stessi cittadini facendo deliberare per limitare i traslochi ed imporli solo nel week-end, sulle arterie a grande scorrimento? Proprio perché sono a grande scorrimento in quasi tutte c'è il divieto di sosta e quindi non parcheggia nessuno. Il trasloco è un caso eccezionale... Suvvia...

Ma loro, lo sanno chi inquina di più a Milano e la dimostrazione sta tutta in questa delibera del 29 Luglio 2009¹⁴: non possono circolare in città gli autoveicoli diesel euro 0, 1, 2 dal 15 ottobre 2009 al 15 aprile 2010.

Ma cosa accade in questo periodo? Le abitazioni possono accendere il riscaldamento per il periodo invernale. :-(

Ma non Vi preoccupate quest'anno la regione¹⁵ ha stanziato 10 MLN di € per dare i contributi a chi installerà il filtro anti particolato, nel nostro caso sono € 3.100 per convertire un automezzo euro 2 e farlo diventare euro 5, ma dobbiamo aggiungerne circa € 2.000 + IVA per l'installazione.

Chi vende i FAP in monopolio (nel senso che non li vende nessun altro)?

Il Gruppo Pirelli¹⁶, no comment!

Tra l'altro l'abbiamo ordinato a settembre ma prima di gennaio non potremo installarlo, non ne hanno disponibili a magazzino; queste le risposte che hanno dato al nostro autoriparatore di fiducia.

Per concludere, se vogliamo risolvere i problemi d'inquinamento da PM10, dobbiamo occuparci delle abitazioni attraverso l'efficienza energetica e parlo, in special modo, delle abitazioni del centro cittadino, vecchie di qualche secolo e non modificabili per vincoli d'interesse storico.

Quando il dito punta la luna, lo stupido guarda il dito.

WE GOT A POINT

Gaetano La Legname

Imprenditore

ESLog – European Senior Logistician Certificate by ELA (Ailog)

14 http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Ho%20bisogno%20di/Ho%20bisogno%20di/Misure%20Limitazione%20Traffico%20Regione%20Lombardia-%20delibera%2029%20Luglio%202009%20-%20&categId=com.ibm.workplace.wcm.api.WCM_Category/IT_CAT_Bisogni_49/d155290046c2fad3aa5eaaa8a70207b8/PUBLISHED&categ=IT_CAT_Bisogni_49&type=content

15 In minuscolo volutamente

16 <http://www.it.pirelliecotechnology.com/web/default.page>