

In attesa di un indirizzo comune, gli enti locali adottano politiche di contenimento del traffico

Misure antismog in ordine sparso

Tra le iniziative più gettonate le Ztl e le domeniche a piedi

Pagina a cura
di **DUILIO LUI**

Zone a traffico limitato, targhe alterne e domeniche a piedi. I dati allarmanti che arrivano dalle centraline per il rilevamento dello smog stanno spingendo le amministrazioni comunali a rivedere le politiche per il contenimento del traffico cittadino. Anche se il censimento condotto da *ItaliaOggi Sette* dimostra la mancanza di un indirizzo comune e l'incapacità di conseguire risultati duraturi

Due città su tre sono fuorilegge. Secondo il rapporto Mal'Aria 2010 di Legambiente, in Italia due città su tre superano i limiti di emissioni inquinanti fissati per legge. E l'incidenza è anche maggiore se si guarda solo ai centri medi e grandi, nei quali si sommano ai veicoli dei residenti quelli provenienti dall'hinterland. Analizzando i dati relativi al Pm10 (le particelle microscopiche presenti nell'aria), nel 2009 l'associazione ambientalista ha rilevato una situazione preoccupante soprattutto a Napoli e Torino, con superamenti medi di 50 microgrammi per metro cubo rispettivamente per 156 e 151 giorni. In sostanza, quasi un giorno su due e cinque volte il limite fissato per l'emergenza (35). A seguire, tre centri urbani di medie dimensioni (e popolazione): Ancona (129 superamenti), Ravenna e Mantova (a quota 126). Milano è settima (107) e Roma 29ª (67).

La prima a partire è stata Milano. Sulla scia del successo riscontrato in altre grandi città europee, nel 2008 Milano ha adottato un sistema di pedaggio urbano, denominato Eco-pass, per scoraggiare l'utilizzo dei mezzi privati di trasporto a motore più inquinanti, ridurre il traffico e ricavare fondi per investimenti nel trasporto pubblico. Il consuntivo a 18 mesi dall'avvio dell'iniziativa indica che gli accessi nell'area

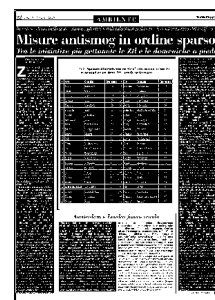
interessata (la Cerchia dei Bastioni) sono calati del 14,4%, mentre la restante parte della città ha registrato un calo del 6,8%. Evidentemente ciò non è bastato, considerato che a inizio anno sono stati registrati 20 giorni consecutivi con valori al di sopra dei limiti, tanto che il comune, il 31 gennaio scorso, ha adottato la misura di emergenza della «domenica a piedi» per otto ore, con la conseguenza che le polveri sottili sono rientrate nella norma, salvo poi risalire nei giorni successivi. Un risultato frutto anche del rifiuto di analoghe misure da parte dei comuni dell'hinterland: dei 134 della provincia, solo uno ha aderito. Un primo passo in direzione della mobilità sostenibile è stato compiuto dalla regione Lombardia, che ha messo a disposizione un contributo di 2 mila euro per l'acquisto di un'auto ecologica, che si aggiungono agli incentivi statali per la rottamazione. Intanto il comune di Milano sta proseguendo nel piano parcheggi, che prevede 67 mila nuovi posti auto, e prevede un potenziamento di Bikemi, servizio di car sharing, oggi limitato al centro cittadino.

Domenica a piedi a Torino, mentre Bologna studia nuove misure. Qualche passo in avanti in tema di politiche antismog è stato compiuto anche da Torino: dal 1° febbraio è scattato il divieto di circolazione per i veicoli immatricolati euro2 diesel con oltre dieci anni di vita e il 7 febbraio è stato bloccato il traffico cittadino, con l'eccezione dei veicoli ecologici. Nei comuni di Carmagnola, Collegno, Ivrea, Moncalieri e Settimo Torinese il blocco degli euro2 diesel con oltre dieci anni di vita è già in vigore dal 25 gennaio. Intanto, è stato fissato il 5 giugno prossimo, Giornata mondiale dell'ambiente, l'avvio di [TO] Bike, servizio di bike sharing. Il Pm10 è tornato a farsi minaccioso anche a Bologna, con otto giornate al di sopra dei limiti nel corso di gennaio. Dopo la neve che ha

ripulito l'aria, l'assenza di ventilazione e l'inversione termica tipica del clima padano, hanno creato una situazione allarmante in città. L'amministrazione comunale sta vagliando nuove misure, dalla pedonalizzazione della zona universitaria allo stop ai motorini inquinanti nella Ztl.

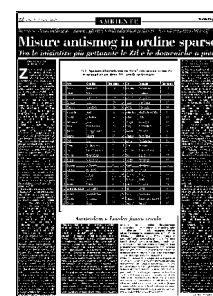
Roma punta su veicoli puliti per la p.a. e Napoli chiude alle auto due giorni a città. Utilitarie a metano in dotazione alle municipalizzate, rafforzamento dei mezzi pubblici di superficie ed estensione del divieto di circolazione. Anche Roma prova a limitare il problema del traffico cittadino, che nella capitale è aggravato dalla difficoltà di realizzare una adeguata rete di metropolitane. Dal 1° gennaio è scattato il divieto di circolazione per ciclomotori e motoveicoli a due, tre, quattro ruote, con motore a 4 tempi Euro 0 all'interno dell'Anello ferroviario. Infine Napoli prova a scrollarsi dall'infausto primato di città più inquinata d'Italia con una decisione drastica: sino a fine marzo la città è off-limits ad auto e moto altamente inquinanti per due mattine alla settimana (mercoledì e venerdì, dalle 7,30 alle 10,30).

La decisione arriva dopo la fase sperimentale di dicembre e gennaio, in cui con un solo giorno di Ztl totale in città. L'istituzione della Ztl consente la circolazione solo ai veicoli euro 4, Gpl e metano e incentiva il car-pooling, vale a dire l'utilizzo delle auto euro 2 ed euro 3 con almeno tre persone a bordo.



PM10 - Superamenti del limite medio gascioso (50 µg m⁻³ - valore soglia max consentito 35) nei capoluoghi di provincia relativi al 2009, rispetto alla centralina peggiore

■	Città	Centralina	Superamento	■	Città	Centralina	Superamento
1	Napoli	Est. Federico	176	24	Salerno	Via Garibaldi	72
2	Torino	Grande	170	27	Trento	V. Garibaldi	71
3	Ancona	Via Salaria	129	28	Verona	Campo Gio.	70
4	Parma	Legno	125	29	Biella	C. so Romano	67
5	Modena	Via Anzani	125	30	Ferrara	C. so Dante	66
6	Bologna	Sola	122	31	Brescia	Palazzo Del Governo	65
7	Milano	Via Poona	108	32	Cuneo	Cuneo	65
8	Alessandria	Viani	107	33	Perugia	Forattucci	65
9	Prato	P.zza Mercato	100	34	Fiume	V. Montebello	62
10	Brescia	V. Filippo Segato	98	35	Perugia	Via Sesto	62
11	Prato	Martini	95	36	Verona	Monte Prato	61
12	Lecc	Lecc	92	37	Padova	Via Garibaldi	58
13	Monza	V. Michelotti	92	38	Torino	Prato	57
14	Lazio	Lazio Via Carducci	92	39	Avellino	Operele Molise	56
15	Vercelli	Borgo Milano	89	40	Gen	P.zza S. Maria	56
16	Forlì	Viale Gramsci	88	41	Sestri	Via Marconi	55
17	Parma	V. Garibaldi	88	42	Biella	Ammonio	55
18	Cosenza	Salvatorelli	87	43	Bologna	S. Felice	55
19	Asti	D. Aquino	87	44	Matera	P.zza Vittorio	49
20	Verona	S. Felice	82	45	Palermo	D. S. Maria	48
21	Forlì	Cuneo	82	46	Verona	V. Copella	48
22	Reggio nell'Emilia	Via Trieste	80	47	Pisa	Orto	48
23	Caserta	Scalo De Amico	78	48	Pisto	Via Ferraro	48
24	Modena	V. Garibaldi	76	49	Cagliari	Scalo S. Maria Maddalena	47
25	Siena	Siena	75	50	Genova*	Genova*	46



Amsterdam e Londra fanno scuola

L'impatto limitato delle misure adottate dalle città italiane indica la necessità di pensare a nuove misure per superare in maniera strutturale il problema dell'inquinamento da traffico cittadino. Il rapporto mobilità sostenibile realizzato da Euromobility e Kyoto Club ha messo in evidenza la necessità di ripensare radicalmente i sistemi di mobilità urbana. L'Italia è il paese con più auto a uso privato in circolazione, spiega la ricerca, e la dotazione di mezzi pubblici è largamente insufficiente rispetto alla domanda. All'estero ci sono modelli che nel recente passato hanno prodotto impatti significativi e che potrebbero costituire un benchmark importante. Come Stoccolma, che dal 2006 ha istituito la «congestion charge»: le automobili che entrano ed escono dalla città nelle ore di punta pagano un pedaggio, variabile in base all'orario, fino a 20 euro al giorno. Il risultato sono state code dimezzate e traffico calato del 22%. Nel frattempo, il comune ha potenziato la rete di mezzi pubblici, optando per l'alimentazione a metano. Londra ha avviato la tassa sulle auto circolanti nel 2003: non ci sono barriere o postazioni per pagare il pedaggio (8 sterline),

ma tutte le auto che circolano nella zona sono riprese da telecamere che registrano le targhe e stabiliscono se la tassa è stata pagata. Questa misura ha comportato una crescita nell'utilizzo dei mezzi pubblici intorno al 10% all'anno, reso possibile anche grazie all'acquisto di 400 nuovi bus. Inoltre, il «congestion charge» londinese, secondo uno studio di Ernst & Young, non ha penalizzato le attività commerciali incluse nella fascia di applicazione: il giro d'affari è cresciuto in linea con la media di mercato e nel frattempo è cresciuto il prezzo degli immobili.

Infine, emblematico l'esempio dell'aeroporto di Amsterdam, dove è stato realizzato un sistema di scambio multimodale aereo-treno che abbatte notevolmente i tempi morti e sta facendo della capitale olandese un punto di riferimento per meeting che attraggono persone da tutti i continenti. Un'iniziativa simile è stata adottata dallo scalo Charles De Gaulle di Parigi, con la realizzazione di una stazione dell'alta velocità all'interno della struttura, che facilita gli spostamenti dallo scalo alle città di destinazione, senza che sia necessario transitare con le auto per il centro della capitale francese.

