

Indice degli Articoli

Argomento	Pag.	Data	Testata	Autore
			Titolo	
AMBIENTE&ECOLOGIA				
1	2	18/09/2007	IL SALVAGENTE CITTÀ INQUINATE, I PALLIATIVI NON BASTANO PMIO ALLE STELLE GIÀ AL DOPPIO I LIMITI AMMESSI	

CITTÀ INQUINATE, I PALLIATIVI NON BASTANO

Pm10 alle stelle Già al doppio i limiti ammessi

NEI PRIMI 5 MESI DEL 2007, TORINO, MILANO, BOLOGNA, VENEZIA E ROMA HANNO GIÀ SUPERATO LARGAMENTE IL NUMERO DEI GIORNI CONSENTITI DALLE NORME UE.

• LUISELLA BERTI

Pronti, partenza e via. Ormai ci siamo. Le vacanze, per chi le ha fatte, sono alle spalle, riaprono le scuole, ognuno ritorna alla vita di sempre. Soprattutto, si ricomincia a praticare lo sport più diffuso tra gli italiani che vivono nei grandi centri urbani. Lo slalom. Non in montagna, ma tra i soliti problemi del traffico e dello smog.

Si riparte nel modo peggiore. Dati sulle emissioni del **pm10**, le famigerate polveri sottili, sono già **alle stelle**. Secondo le cifre raccolte da Legambiente al 31 maggio 2007, le principali città metropolitane hanno ampiamente superato, in soli 5 mesi, i **35 giorni** di superamento previsti dalla normativa europea. Ebbene, **Torino** è già arrivata a quota **96** giorni, **Venezia** a 91, **Roma** a 69, **Milano** a 68, **Bologna** a 65. Questi i livelli più alti registrati. E dire che ci attendono **mesi** ancora molto **critici**, la stagione autunno/inverno.

Questi dati, che attentano la salute dei cittadini, dimostrano solo una cosa: i provvedimenti presi dalle amministrazioni locali, non hanno portato ad miglioramenti duraturi. Spiega **Giorgio Zampetti**, dell'ufficio scientifico di **Legambiente**: "Pensiamo ai

provvedimenti presi sia sul fronte dei carburanti che su quello della mobilità. Rispetto ai carburanti, siamo passati dalla benzina al piombo alla benzina verde, alla classificazione delle automobili, dalla Euro 1 alla **Euro 4**. Sul versante della mobilità, invece, sono stati introdotti le giornate a **targhe alterne**, il blocco del traffico, le domeniche a piedi. Il livelli di **pm10**, però, sono sempre **altissimi**, abbondantemente oltre i limiti di legge. È ormai chiaro che l'inquinamento nelle aree urbane è dovuto al traffico veicolare ed è ormai appurato che il 70 per cento delle emissioni del **pm10** è dovuto al settore dei trasporti". Se i provvedimenti una tantum non sono serviti a nulla e nemmeno l'introduzione di motori più puliti, l'unica cosa da fare è "**ridurre le automobili** in circolazione e incentivare il trasporto pubblico", sottolinea Zampetti.

Tutti in giro

In Italia, però, la domanda di mobilità è in aumento. I dati dell'Osservatorio Audimob di Isfort (Istituto superiore di formazione e

ricerca per i trasporti), nel **primo semestre** del 2007 dimostrano che il bisogno di mobilità è in sensibile crescita. Non è tanto aumentato il numero delle persone che si spostano, quanto il **numero** degli spostamenti. Nel 2006 erano **2,94** al giorno a testa, nei primi sei mesi del 2007 sono **3,19**.

È aumentato anche il tempo medio che passiamo nel traffico, da **59,8** a **65,2** minuti. Ci si sposta per lavoro, per gli impegni familiari, per il tempo libero. L'**aumento** della domanda di mobilità è stato interamente assorbito dal mezzo di **trasporto privato**, quello pubblico invece resta al palo.

Dichiara **Carlo Carminucci**, direttore scientifico del settore ricerca di **Isfort**: "La crescente mobilità non è negativa. Tutt'altro. Dimostra la vitalità di una popolazione ed è anche un segnale di benessere. La crescita della domanda di mobilità è andata di pari passo con la **crescita economica** degli ultimi due anni. Il problema, invece, è **come** si risponde ai maggiori bisogni di mobilità. Per disincentivare il mezzo privato, occorre riorganizzare l'offerta del trasporto pubblico, valorizzare i quartieri dando più servizi in loco, ricreare gli ambienti urbani con città più amiche dei pedoni e delle biciclette".

Soluzioni possibili

Le soluzioni per decongestionare il traffico e migliorare la qualità dell'aria ci sono e come. "Il problema - dichiara **Zampetti** - è che dell'inquinamento atmosferico ci si ricorda solo quando si raggiungono le soglie di allarme". Facile bloccare il traffico, meno facile intervenire a **livello strutturale**. "Premesso che ogni intervento va calato sulle caratteristiche di ogni città, per ridurre le auto in circolazione e incentivare il trasporto collettivo si potrebbero aumentare le **corsie preferenziali** per gli autobus, promuovere l'utilizzo dell'**auto condivisa** attraverso formule come il car poo-

ling o il car sharing, puntare sul trasporto su ferro, solo per citare alcuni interventi".

"Sul lato della mobilità sostenibile - dichiara **Carminucci** - rispetto a quello che accade nelle principali città europee, siamo molto **indietro**. Ci sono dei Comuni che stanno facendo di più e altri meno". **Carminucci** fa l'esempio di due città: "**Roma** e **Torino**, sono tra gli **esempi più positivi** che abbiamo oggi in Italia". La Capitale ha scelto la via della **ztl** (zona a traffico limitato), inizialmente istituita nel centro storico (5,5 kmq), è stata recentemente estesa in altre zone e, in certi casi solo nelle ore serali, e si prevede un'ulteriore estensione.

"A Roma - aggiunge **Carminucci** - si punta anche al **divieto di transito** dei mezzi più inquinanti. A partire dal **1° novembre**, infatti, nell'anello ferroviario (44 kmq) non potranno circolare moto e motorini a due tempi **Euro 0** e dal **1° gennaio** anche i veicoli alimentati a diesel **Euro 1**". Solo con il primo intervento, il Comune ha calcolato **70 tonnellate di particolato in meno** l'anno e altre 6.500 di monossido di carbonio. **Torino**, invece, "ha istituito una **ztl ambientale**, l'area è abbastanza piccola (3 kmq), ma **molto selettiva**, non possono circolare i veicoli pre Euro 3 e i motocicli Euro 0".

Quest'idea è comune anche ad altre città come Milano, Bologna, Napoli.