

# INGORGO KILLER

## DA LONDRA A PARIGI A MADRID OVUNQUE IN EUROPA SI ADOTTANO RIGIDE MISURE ANTI TRAFFICO. IN ITALIA POCHI COMUNI COMBATTONO LO SMOG. NEGLI ALTRI È EMERGENZA POLVERI E VELENI. ECCO LO STATO DI SALUTE CITTÀ PER CITTÀ

DI LUCA CARRA

**P**adova è la sorpresa positiva, Firenze e Bologna le vincitrici scontate, più per meriti storici che buone politiche attuali. Bene Torino. Guai per Roma, Milano e Napoli. Pessime Verona, Trieste, Palermo e Bari. In attesa delle tristi e ripetitive cronache autunnali su polveri killer e traffico in tilt, siamo andati a vedere cosa fanno i sindaci per porre rimedio all'incubo quotidiano di milioni di cittadini. Perché, ormai, l'impatto degli inquinanti e gli ingorghi infiniti sono la norma. E a partire da subito, alle città tocca inventare soluzioni. A nessuno sfugge che le congestioni quotidiane non si risolvono dall'oggi al domani, ma neppure che rimandare, di anno in anno, di decennio in decennio, come fanno in molti, è criminale. Ma cosa stanno facendo i sindaci?

Per dare un voto alle 12 principali città italiane abbiamo costruito un eco-paniere che tiene conto sia dei problemi che incalzano (dalla concentrazione delle polveri al flusso di pendolari e alle auto in circolazione), sia delle soluzioni che le amministrazioni hanno messo in campo (dall'ampiezza ed efficacia delle zone a traffico limitato, fino alle aree pedonali, le piste ciclabili e la capacità del trasporto pubblico). Il nostro paniere tiene conto del diverso impatto che le soluzioni hanno: autobus e metro

pesano più delle piste ciclabili; la Ztl è importante, ma è più importante il fatto che sia rispettata; i parcheggi sono imprescindibili; il car sharing è una piccola buona cosa. E certo, la nostra classifica si trascina dietro fortune e sfortune delle città: Napoli ha il mare e i venti che si portano via le polveri, le città padane no. A Milano arrivano più pendolari che non in qualunque altra città. E Roma: la capitale è smisurata, piena di pullman. Rassegnarsi? No, perché il paniere mostra chiaramente che ciò che fa veramente la differenza è come il traffico viene gestito. E che i sindaci, dopo anni di studi e sperimentazioni, non hanno più scuse.

Così vincono la sfida le città che hanno saputo nel tempo anni lavorare su più fronti della mobilità. Come Padova che, oltre ad allargare la zona interdetta alle auto e a puntare sulla bicicletta, ha messo a punto un originale sistema per la consegna delle merci nel centro storico attraverso furgoni collettivi alimentati a metano. O Torino, che, come spiega Andrea Debernardi, esperto in trasporti di Polinomia, «ha sempre privilegiato l'auto, ma negli ultimi tempi ha potenziato le piste ciclabili, si è distinta nel car sharing e ha iniziato la metropolitana: interventi parziali, ma integrati fra loro e dunque efficaci».

Stupisce l'incongruo di Firenze: prima in classifica, ma con gli amministratori incriminati (vedi box a pag 71). A guardare ▶



Foto: A. Ruzza - Sintez, A. Pagliarulo - Proquest



I binari della metropolitana di Torino.  
A sinistra: piazza Venezia a Roma

il paniere, l'incongruo è svelato, perché a salvare almeno un po' la vita e i polmoni dei fiorentini sono le zone pedonali e la sterminata area a traffico limitato: «Fra le più attraversate d'Italia, però», secondo Maria Rita Signorini di Italia Nostra. Nient'altro? A sentire gli esperti buone notizie dovrebbero arrivare dal progetto di tramvia, che ridurrebbe la presenza degli autobus nel centro storico, così come dalla progressiva emarginazione dei Suv dal centro. Ma i problemi restano. Così come a Bologna, per molti versi speculare a Firenze: buona l'estensione della zona chiu-

sa al traffico e buon trasporto pubblico. Ma il centro storico medievale vede passare troppe auto che godono dell'esenzione.

Insomma, a guardare paniere e classifica, sembra che a vincere sia il meno peggio. Soprattutto nel confronto con le città europee. Il distacco fra Italia e Gran Bretagna, Francia, Spagna e Germania è impressionante. Se la domanda di mobilità soddisfatta dal trasporto pubblico a Parigi è del 67 per cento e a Madrid del 66, a Milano scende al 42 e a Roma e Napoli al 25. E se Londra vanta 408 chilometri di rete metropolitana, Milano (che pure eccelle) ne ha 70.

Perché? «L'auto ha un ruolo centrale in Italia e continuerà ad averlo senza una chiara inversione di tendenza sulle scelte di fondo», spiega Luca Trepiedi, dell'Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile (Isfort): «Nel nostro Paese ci sono 35 milioni di veicoli e 5 milioni di moto e motorini: 59 auto per 100 abitanti ▶

## SINDACO DISCOLPATI

Cinquanta mila persone ogni anno vittime dell'inquinamento. E alcune procure indagano. In primis quella di Firenze, dove i procuratori Giulio Monferini e Giuseppe Soresina stanno per chiedere il rinvio a giudizio per omissione di atti d'ufficio ed emissione di sostanze pericolose per sei sindaci, un plotone di assessori, il presidente della Regione, Claudio Martini e l'assessore all'Ambiente. Contro i sindaci c'è una relazione del perito della Procura, Ivo Allegrini, direttore dell'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Cnr, nella quale si afferma che la rete di rilevamento dello smog non è conforme alle prescrizioni di legge e che i provvedimenti adottati contro l'inquinamento sono stati insufficienti. A Palermo invece un esposto di un cittadino contro i gas di scarico dei pullman alla stazione ferroviaria ha messo in moto un'indagine dei carabinieri che ha portato a una maxi-inchiesta e il sindaco forzista Diego Cammarata è formalmente indagato per omissione d'atti d'ufficio. Ma queste inchieste rischiano di dissolversi. Spiega Luca Ramacci, magistrato responsabile di Lexambiente.it: «Nelle procure arrivano decine di esposti, ma per questa materia è difficile chiarire competenze e responsabilità di un eventuale dolo o colpa».

## DODICI METROPOLI SOTTO ESAME

Città	Problemi						Soluzioni						
	N°	Voto	PM10	Pendolari	Moto ogni 100ab	Auto ogni 100ab	ZTL m² / 100ab	ZTL valutazione di efficacia	Parcheggi	Utenti car sharing	Aree pedonali m²/100ab	Piste ciclabili	Trasporto pubblico
Firenze	1	54,2	33,3	37,9	16	55	1.009,7	medio	134,4	606	81,6	10.300	230,3
Bologna	2	50,4	33,7	33,4	12,3	55	842,2	medio	195,9	1350	12,3	4.500	248,4
Padova	3	29,7	56	47,3	11	59	393,5	buono	36,6	-	56,9	2.800	173,4
Torino	4	23,9	56,8	29,7	6,3	62	122	medio-alto	102,5	1293	34,1	8.000	206,5
Milano	5	15,9	52,5	40,9	9,4	56	15,3	medio	48,7	1017	23,2	21.700	623,7
Roma	6	12	39,9	14,4	12,3	73	243,4	medio	37,5	305	14	15.300	485,6
Genova	7	5,9	36,2	13	19,5	46	104,4	medio	12,8	1240	12	-	244,4
Napoli	8	-2,8	28,1	32,3	10,6	54	347,5	medio-basso	52	-	26,4	-	277,1
Verona	9	-20,2	59	30,9	10,9	61	343,3	medio	28,2	-	16,4	11.200	109,8
Palermo	10	-19,8	32,9	13,3	13,5	57	563,1	scarso	48,4	40	3,7	111.600	113,7
Trieste	11	-22	23,4	13,6	15,9	53	9,6	scarso	17	-	27,4	51.600	349,4
Bari	12	-43,4	31,8	34,6	8	55	-	scarso	26	-	10,5	60.000	53,7

**Città** Sono tutte al di sopra dei 200 mila abitanti. È stata esclusa Venezia-Mestre perché la peculiarità di Venezia impedisce di omogeneizzare i parametri.

**Voto** Le città sono state valutate alla luce di 11 parametri di qualità della mobilità urbana: il primo blocco (in nero) misura le criticità ambientali. Il secondo blocco (rosso) misura le politiche di limitazione del traffico automobilistico e quelle innovative

di mobilità sostenibile. A ciascuno di questi parametri i nostri esperti hanno assegnato un peso relativo, grazie al quale è stato possibile dare il voto: una penalizzazione di 25 punti hanno le Pm10 e il tasso di pendolari, di 10 punti le moto e di 40 le auto. Per le politiche correttive: più 25 Ztl e parcheggi, più 50 l'efficacia della Ztl, più 10 il car sharing, 30 le aree pedonali, 20 le piste ciclabili e 40 i trasporti.

**PM10** Concentrazioni medie annue di polveri sottili in microgrammi su metro cubo  
**Pendolari** Percentuale di persone in entrata nel comune sul totale degli spostamenti (giorni feriali).  
**Moto** Motocicli ogni 100 abitanti  
**Auto** Auto private ogni 100 abitanti  
**Ztl** Zona a traffico limitato: m² per 100 abitanti  
**Ztl** Zona a traffico limitato: valutazione di efficacia.

**Parcheggi** A pagamento ogni 1.000 auto circolanti  
**Aree pedonali** Metri quadri per 100 abitanti  
**Piste ciclabili** Abitanti per chilometro di piste ciclabili  
**Trasporto pubblico** Numero di viaggi per abitante in un anno. Fonte: nostra elaborazione in collaborazione con Italia Nostra e Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile (ISFORT), su dati ISTAT, APAT e ISFORT

## Blocchi del traffico e targhe alterne sono un flop. Spingono a cambiare auto. Verso modelli più ingombranti

contro le 50 della Francia e le 46 della Spagna. Con questa congestione, manca lo spazio fisico sulle strade per incentivare l'uso della bicicletta e superare la paralisi dei mezzi pubblici». Un dato ancora più sconcertante visto che, secondo l'Isfort, il 56 per cento dei nostri spostamenti in città è inferiore ai 5 chilometri, quindi a misura di due ruote o di servizi collettivi all'altezza.

Convincere gli italiani a lasciare l'auto è una faccenda che nessuno sembra voler affrontare. «Si preferisce rincorrere l'emergenza con i blocchi del traffico per qualche giorno da novembre in poi, e con le targhe alterne: misure che non cambiano nulla», commenta Trepiedi: «Le famiglie hanno a disposizione più mezzi con targhe complementari, oppure si adattano alle regole cambiando l'usato con modelli nuovi, prodotti che però sono sempre più ingombranti, di grossa cilindrata e veloci (dunque, anche più inquinanti): proprio il contrario di quello che servirebbe».

Tutte le principali città italiane, quindi, si preparano anche quest'anno a far scattare i divieti di circolazione dei mezzi non catalizzati e i diesel euro 1 (anche euro 2 in Emilia Romagna), con le solite deroghe al pri-

mo accenno di protesta degli utenti. È successo a Napoli, dove il sindaco Rosa Russo Iervolino si è affrettata a rimangiarsi lo stop a tutti i veicoli euro 1, per poi ripiegare su un divieto tre mattine alla settimana.

Cure omeopatiche. E dove si osa qualcosa di più le grane non mancano. Prendiamo Milano. La città poteva mettersi alla testa dei comuni adottando il ticket antimog d'importazione inglese. E invece più passano le settimane, più la tassa per entrare in centro perde pezzi e mordente. Contrari sono soprattutto Lega e An, che vedono nel biglietto d'ingresso per la cerchia dei Bastioni un insopportabile balzello. Forse la pollution charge partirà a gennaio, con tariffe basse: escludendo i residenti e con sconti per gli altri milanesi.

Secondo molti esperti la misura in realtà è nata male. «Si vorrebbe imitare Londra, dimenticando però che là il road pricing è un tassello di una politica dei trasporti molto complessa, con una dotazione straordinaria di trasporto pubblico. A Milano la metropolitana si ferma per ora ai confini cittadini, e non c'è nemmeno l'integrazione tariffaria tra ferrovie e mezzi pubblici urbani», spiega De-

bernardi: «Questo penalizza solo i pendolari. Prima di inibire l'accesso al centro bisogna offrire valide alternative». L'area oltre la quale si dovrebbe pagare il biglietto è inoltre molto piccola, 8 chilometri ▶



A sinistra: la centrale della Ztl romana. Sotto: piazza Vittorio a Torino. In basso: la metropolitana di Londra



### Beato chi ha il metrò

Chilometri di metropolitana in alcune città europee



Fonte: elaborazione Isfort su dati Emta e fonti locali

## Sette esempi da imitare

**BARCELONA** Ampliamento della metropolitana, nuove corsie preferenziali e diffusione dei servizi di car sharing, ma anche riduzione della velocità massima degli autoveicoli a 80 chilometri orari su tangenziali, autostrade urbane e strade di grande scorrimento. È quanto previsto dal piano d'azione per ridurre l'inquinamento nell'area di Barcellona. La sola diminuzione della velocità da 120 a 80 chilometri orari, ridurrebbe le emissioni di biossido di azoto di una percentuale che oscilla tra il 27 e il 50 per cento.

**BRUXELLES** L'obbligo di insediare uffici e attività terziarie ad alta densità in aree accessibili con trasporti pubblici imposto nel 1994 è stato un primo passo del piano sulla mobilità sostenibile. Al quale è seguita l'approvazione del Piano di miglioramento strutturale della qualità dell'aria e di lotta al riscaldamento globale: incentivi alla riduzione dell'uso dell'auto, estensione della rete di percorsi ciclabili e incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta di servizi di trasporto collettivi sono le misure previste per ridurre l'impatto ambientale della mobilità urbana.

**COPENAGHEN** La pianificazione prima di tutto: pensare ai trasporti e alle infrastrutture come un tutto integrato con il territorio. Orientati da quest'ottica fin dalla metà del '900, oggi a Copenaghen non hanno bisogno di adottare alcuna misura straordinaria anti-traffico: basta l'obbligo di adattare autotreni e autobus con filtri anti-particolato per ridurre le emissioni nocive. Né hanno da lamentarsi i ciclisti: i 300 chilometri di rete ciclabile di cui dispongono sono pari a metà dell'intera estensione stradale. **LONDRA** Dal febbraio 2003 fa scuola nella lotta al traffico. Con l'attivazione del Congestion Charging, un sistema di

tariffazione che regola l'accesso a un'area pari a 21 chilometri quadrati, ha ridotto di un oltre un quarto il numero di auto che transitano per il centro, incrementato l'uso dei mezzi pubblici e il trasporto ecologico (bici soprattutto). I livelli delle sostanze inquinanti sono scesi significativamente rispetto alle emissioni medie registrate prima del provvedimento. ▶



I Quartieri spagnoli a Napoli. In basso, bici a Parigi e, a destra, a Stoccolma



quadrati. «L'effetto sullo smog sarà sostanzialmente nullo», commenta Mario Zambrini, dell'Istituto Ambiente Italia. Eppure a Londra, grazie al ticket, il traffico nel centro città è calato del 30 per cento, le emissioni di polveri del 7 e di anidride carbonica del 16. Non solo: il governo inglese ha in cantiere una Low Emission Zone in tutta la "Grande Londra" a partire da febbraio 2008. Il consigliere verde del Comune di Milano Enrico Fedrighini spiega: «Non potendo vietare, per motivi legali, la circolazione dei veicoli merci più inquinanti, come gli euro2 Diesel, le autorità hanno stabilito una tariffa di 200 sterline al giorno. Il messaggio è chiaro: i veicoli inquinanti vanno tolti dalla strada». Chiari e inflessibili, gli inglesi: tutti devono pagare. Anche i pompieri che devono spegnere un incendio.

(Iarc) di Lione ha calcolato che circa il 10 per cento dei tumori del polmone potrebbe essere provocato dall'inquinamento dell'aria, di cui il Pm10 è in qualche modo solo un indicatore.

Morti per eventi acuti: complicazioni polmonari, infarti, eccetera	5.030
Morti per malattie croniche: tumori, insufficienza respiratoria eccetera	50.690
Bronchiti croniche	23.820
Ricoveri per problemi respiratori	8.530
Ricoveri per problemi cardiaci	5.260
Giorni di malattia causata da sintomi respiratori nei bambini	21.944.990
Giorni di malattia causata da sintomi respiratori negli adulti	40.548.130

«Poi si potranno far rimborsare, attestando il motivo di emergenza», racconta Fedrighini. Anche a Stoccolma, dove il ticket funziona da un anno, neppure il re è esentato dal pagamento della gabella. Eppure qualcosa si muove anche in Italia.

A Genova si sta valutando una forma di ticket più ingegnosa ed equa di quella milanese. «A tutti i genovesi vengono dati dei crediti per circolare in centro», spiega Debernardi: «E chi non usa l'auto li può vendere ad altri. Così il comportamento ecologicamente più virtuoso rende anche economicamente».

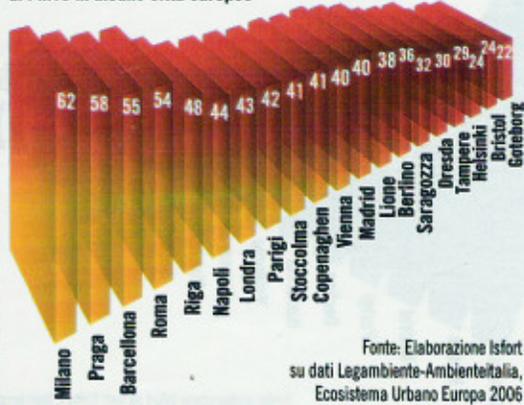
Ferme al secolo scorso sono invece le amministrazioni di Trieste e Verona, che si fanno surclassare persino dalla caotica Palermo, dove la zona a traffico limitato è enorme, ma di fatto non rispettata: «Chi ha governato Verona ha preferito puntare sulle grandi cir-

convallazioni piuttosto che sui mezzi pubblici», spiega il presidente di Italia Nostra, Giorgio Massignan: «E anche oggi, la giunta predilige il trasposto su gomma ai mezzi su ferro». Trieste, che come posizione e densità di popolazione avrebbe tutte le carte per essere il paradiso di ciclisti e pedoni, lascia il traffico a briglia sciolta, con effetti inusuali per una città così piccola.

Persino peggiori che a Roma, immensa e magnifica, assediata da manifestazioni quotidiane e auto blu, standard nazionale dell'autoimmobilismo. Mandata quotidianamente in tilt da feste e cortei, visite di Stato e mercatini in piazza, la capitale vivacchia. Punta sulla pazienza dei romani, spera che non piova (altrimenti è l'ira di Dio), e prova a avanzare qualche migliona. «Ha esteso i divieti delle zone a traffico limitato alle ore serali», elenca Trepiedi: «Ha chiuso l'area ai motorini non euro 1 e soprattutto ha avviato altre zone a traffico limitato nei quartieri, da Testaccio a Trastevere a San Lorenzo. Roma si muove nella direzione giusta». ■

## Nella polvere

Valore medio annuo delle concentrazioni di Pm10 in alcune città europee



**MONACO DI BAVIERA** Pur possedendo già dal 2004 un Piano per la qualità dell'aria, ha richiesto al governo dell'Alta Baviera un ulteriore giro di vite per contenere l'inquinamento causato dai mezzi di trasporto. Sono tre le tappe della riforma: deviazione dei camion oltre le tre tonnellate e mezzo sul raccordo autostradale esterno alla città; divieto di circolazione per i mezzi pesanti in tutto il territorio comunale; istituzione di una zona ambientale centrale (di 44 chilometri quadrati). Incentivi sono previsti anche per l'uso di mezzi pubblici e biciclette.

**PARIGI** Qualità dell'aria, diritto di accesso alla città, vivibilità e sicurezza degli spazi pubblici, rapporto col territorio extra urbano. Queste le sfide che si sono volute affrontare con il Piano della mobilità 2007. I parigini potranno beneficiare di oltre 20 mila biciclette a uso gratuito o a prezzi bassissimi, nuove corsie prioritarie per autobus e biciclette e la chiusura del lungo Senna alle auto. Inoltre saranno istituiti quartieri verdi, zone con limiti di velocità a 30 chilometri orari, e saranno prolungate numerose linee di autobus, metropolitane e tram tra le banlieue e il centro dell'area urbana.

**STOCOLMA** Prima di decidere di istituire tariffe per l'accesso all'area centrale della città gli amministratori hanno avviato una lunga consultazione e hanno convinto i cittadini rispondendo a tutte le obiezioni. L'attivazione della Congestion charging, all'inizio del 2007, è stata preceduta da sei mesi di prova in cui si è permesso ai cittadini di saggiarne l'utilità pratica

e valutare il reale rafforzamento del trasporto pubblico. Al tempo sono stati monitorati l'impatto economico (come le ripercussioni sulle vendite al dettaglio) e ambientale in una complessiva analisi di costi e benefici. Al referendum confermativo la percentuale delle persone favorevoli è stata del 51,3 per cento.

Antonino Michienzi



# Passione a quattro ruote

Il trasporto pubblico in diverse città europee

Fonte: Emta e Isfort 2007

