

RIAPPROPRIAMOCI DELLO SPAZIO PER LE PERSONE

CITTÀ CICLABILI E PEDONALI, FINANZIAMENTI MIRATI, NUOVE TECNOLOGIE, RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: LA PROMOZIONE DI UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE ANDREBBE A VANTAGGIO DELLA SALUTE, DELL'AMBIENTE, DELLA VIVIBILITÀ DELLE CITTÀ E DELLA MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI. LE PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE "CITTADINI PER L'ARIA".

L'associazione Cittadini per l'aria avanza alcune proposte per una mobilità più sostenibile.

Le città ciclabili e pedonali

Si è scritto anche troppo sulla necessità di ridurre traffico, spazio destinato alle auto per ridare le città alle persone. Una priorità assoluta che non ha bisogno di essere spiegata. La riduzione degli inquinanti nelle città può solo passare dall'uso della pedonalità, della ciclabilità e del Tpl per muovere le persone ridando non solo salute, ma spazio a esse e al verde che manca nella grande maggioranza delle città italiane e che è una componente cruciale per il benessere delle persone e l'adattamento ai cambiamenti climatici. Le nostre città seguano il modello nordico in cui la mobilità con la bicicletta, il Tpl accessibile e prioritario sul traffico privato, lo *sharing*, la riappropriazione dello spazio – oggi sequestrato dalle auto in sosta – alle persone, sono strumento per giungere a città *car free*, più sane e attive.

Finanziamenti statali alle amministrazioni regionali e locali ancorati a target di mobilità sostenibile

L'avvicinarsi di amministrazioni regionali e/o locali di diverso orientamento implica diversi livelli di politiche per la mobilità sostenibile o, a volte, addirittura lo smantellamento di misure di mobilità sostenibile in atto. È indispensabile motivare le amministrazioni all'attivazione e al mantenimento e potenziamento di misure di mobilità dolce. Per favorire l'attuazione di nuove misure di mobilità sostenibile e il mantenimento di quelle già esistenti, è indispensabile che i finanziamenti statali per ogni ambito destinati a Regioni e Comuni siano fortemente ancorati a target di incremento della mobilità sostenibile, ovvero alla riduzione dei tragitti con mezzi privati motorizzati da parte dei

residenti e alla riduzione degli spazi per la sosta nelle aree urbane. Si agganci per esempio – previa individuazione di un sistema di calcolo sulla base dei km percorsi con mezzi privati a combustione interna e di riallocazione del territorio alla mobilità sostenibile (corsie preferenziali Tpl, percorsi ciclabili dedicati) – un incremento di almeno il 3% dei finanziamenti statali per ogni ambito e del 10% di quelli sulla mobilità, all'incremento del 10% della mobilità dolce sul territorio governato dal destinatario dei fondi.

Ugualmente, sarebbe opportuno adottare sistemi di premialità (come già risulta operante a livello europeo con il sistema dei Pums) per le città che, superando i limiti di legge sugli inquinanti dell'aria, istituiscono Ztl volte al bando della circolazione dei veicoli diesel e Ztl per i mezzi da cantiere (Nrmm).

Tecnologie per il controllo delle aree ambientali e delle emissioni

Il controllo e monitoraggio delle aree ambientali e/o Ztl urbane e delle emissioni reali dei veicoli su strada e delle imbarcazioni in mare durante la navigazione è una assoluta priorità, al fine di esercitare una effettiva repressione di chi viola le disposizioni volte a ridurre le concentrazioni inquinanti proteggendo la salute umana.

Per quanto riguarda il trasporto terrestre, per esempio, le modifiche in itinere del codice della strada devono quindi includere ogni modifica necessaria a:

1) l'adozione della nozione di aree con limitazioni alla circolazione per motivi ambientali in collegamento alla zonizzazione derivante dalla necessità di pianificazione regionale delle misure della qualità dell'aria prevista dalla direttiva 2008/50/CE e Dlgs 155/2010

2) eliminare gli ostacoli normativi all'utilizzo diffuso di telecamere sul territorio urbano e periurbano, oltre che nei tratti regionali e autostradali ai fini dell'accertamento della violazione e della



sanzione di chi transita in violazione delle aree ambientali e/o Ztl o dei limiti di velocità disposti per motivi ambientali

3) rendere possibile, eliminando gli eventuali ostacoli normativi presenti nella normativa sulla privacy, l'utilizzo di sistemi di *remote sensing* delle emissioni dei veicoli in strada e delle navi in navigazioni e nei porti

4) rendere possibile, eliminando gli eventuali ostacoli normativi, l'utilizzo di sistemi di elevazione delle sanzioni a mezzo di sistemi mobili e telecamere da remoto, come già esiste a Parigi e a Strasburgo sui divieti di sosta e sul rumore

5) prevedere, ove possibile la modifica delle vigenti concessioni autostradali e nelle nuove, l'implementazione delle direttive Eurovignette sul territorio italiano

6) utilizzo a livello nazionale e locale di sistemi di previsione e allerta meteorologica di accumulo degli inquinanti atmosferici per l'attivazione di misure anticipatorie e di prevenzione degli episodi di inquinamento (riduzione della velocità a 80 km/h su tangenziali e autostrade, limiti alla circolazione dei veicoli maggiormente inquinanti, come accade per esempio in Ticino).

Il turismo sostenibile

Mobilità sostenibile per il turismo e viaggi a media e lunga distanza. Troppo spesso l'auto e l'aereo vengono utilizzati

per viaggi di turismo o lavoro quando potrebbe essere evitato. È necessario:

1) sostenere a livello europeo lo sviluppo di tratte ferroviarie notturne a lunga distanza, su base nazionale e internazionale, al fine di favorire l'utilizzo delle reti ferroviarie anche di lunga tratta a scapito dell'utilizzo del trasporto aereo. I fondi possono essere reperiti per mezzo della tassazione dei carburanti per il trasporto aereo

2) attivare a livello nazionale programmi volti a facilitare l'incremento dell'accessibilità dei sistemi di mobilità condivisa e inter modality presso le stazioni ferroviarie dei centri di interesse turistico e città di piccole e medie dimensioni, in modo da ridurre il più possibile gli spostamenti mediante auto privata per motivi di turismo e lavoro

3) le Olimpiadi 2026 rappresentano un'occasione unica per migliorare la mobilità turistica – e non solo – in un'area soggetta a livelli rilevanti di inquinamento e da sempre fuori legge. Sin da oggi la pianificazione dell'utilizzo dei fondi destinati deve essere rivolto a ottenere che possano essere dimezzati i km percorsi con il mezzo privato da, per ed entro le località coinvolte (Milano, Bormio, Livigno, Cortina) e che tale mobilità sia riformulata per essere a impatto zero, ferro o mobilità elettrica o a bassissimo impatto nelle aree montane, e, all'interno delle città coinvolte, con utilizzo di Tpl, ciclistica, e mobilità condivisa.

La bicicletta: strumento di mobilità sostenibile di medio e corto raggio

Un forte impulso alla mobilità ciclabile per i trasferimenti quotidiani può dare un contributo fondamentale alla lotta alla violazione dei limiti degli inquinanti dell'aria e può, con minor spesa pubblica, ottenere i maggiori benefici nel miglioramento della qualità dell'aria¹. Si menziona al riguardo lo studio in nota sull'impatto dell'incremento della ciclabilità sulla riduzione di PM₁₀ e NO₂ nell'area della provincia di Milano, oltre alle evidenze che indicano l'esempio della rilevante spesa regionale pro-capite in alcuni paesi europei per questo tipo di mobilità. Si menziona che la coalizione di governo belga ha poche settimane fa deliberato di incrementare la spesa per la mobilità ciclabile da 138 (nel 2018) a 300 (nel 2024) milioni di euro all'anno, arrivando pertanto a una spesa pro-capite/anno di 45 euro per ogni cittadino. 10 euro in più a testa di quelli spesi annualmente dall'Olanda. Su base metropolitana e regionale oltre che urbana, la realizzazione di percorsi ciclabili sicuri deve quindi diventare un vero e proprio mantra della pianificazione urbanistica e di utilizzo delle risorse pubbliche. Conseguentemente è indispensabile prevedere meccanismi che impongano quote annue di incremento di ciclabilità a livello periurbano e "malus" per la mancata progettazione e/o finanziamento

regionale di reti ciclabili di livello metropolitano e extra-urbano.

Ztl? Non solo sulla terra ferma

L'attuale sistema degli accordi volontari per la riduzione delle emissioni navali nei porti o in arrivo presso di essi (si vedano quelli di Venezia, Civitavecchia, Ancona, più di recente Genova) è inefficiente, perché non vincolante e addirittura confusivo per gli operatori, perché diverso in ogni porto italiano. È possibile e necessario attivare un sistema nazionale di aree di protezione delle città portuali con ordinanze che, tutte uguali e definite a livello nazionale, prevedano misure obbligatorie per le navi in arrivo nei porti italiani e che anticipino limiti alle emissioni più stringenti a tutela dei cittadini delle città portuali.

Anna Gerometta

Cittadini per l'aria Onlus

NOTE

¹ M. Chiesa et al., "An environmental, economical and socio-political analysis of a variety of urban air-pollution reduction policies for primary PM₁₀ and NO_x: The case study of the Province of Milan (Northern Italy)", *Environmental Science & Policy*, Volume 44, December 2014, pp. 39-50, <http://dx.doi.org/10.1016/j.envsci.2014.07.012>

