

Notizie dal Parlamento

Camera. Buone pratiche mobilità sostenibile solo in piccole città

Quali iniziative si intendono adottare al fine di abbassare il livello di inquinamento delle maggiori città italiane, promuovendo, al contempo, l'utilizzo di mezzi di trasporto, sia pubblico che *sharing* a minor impatto ambientale? Questa la domanda posta di Giorgio Jannone del Pdl in un'interrogazione parlamentare rivolta il 22 dicembre al ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare Corrado Clini.

In Europa ogni anno l'inquinamento dell'aria provoca gravi malanni a circa 310.000 persone. In Italia si parla di circa 50.000 persone, osserva Jannone nell'interrogazione.

L'ultimo rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente di Copenaghen - «Air Quality in Europe 2011» - ribadisce un dato che da qualche anno circola fra gli addetti ai lavori: l'inquinamento atmosferico in Europa porta via in media 9 mesi di speranza di vita, fino ad arrivare a tre anni di vita in meno nelle regioni più esposte, come la Pianura padana e il Benelux.

Così tante morti premature per insufficienza cardiaca, infarti, crisi respiratorie, ma anche tumori, costituiscono ormai un rilevante problema sanitario ma anche economico, visto che hanno un costo di 80 miliardi di euro l'anno. La cifra comprende anche le malattie da smog e le conseguenti ospedalizzazioni e farmaci.

Un altro problema italiano, collegato all'inquinamento e messo in luce nell'atto parlamentare, è quello dell'enorme numero di automobili in circolazione. Seconde solo a Los Angeles, città italiane come Milano e Roma hanno un tasso di motorizzazione che si aggira sulle 6-700 auto ogni mille abitanti.

Le grandi città europee, sottolinea Jannone, hanno ormai da anni adottato una politica di riduzione dei posti auto e così ad esempio, a Parigi negli ultimi dieci anni 15.000 posti auto lungo le strade sono stati tolti a favore delle 1.451 stazioni Velib (per 20.000 biciclette pubbliche). Anche in Italia, secondo il parlamentare del Pdl, si trovano in realtà buoni esempi di integrazione fra bici e mezzi pubblici, come a Bolzano, Trento o Ferrara (per esempio con linee dedicate, servizi bici-bus o treno), riportando in alcune zone il traffico automobilistico a livelli accettabili.

Jannone nell'interrogazione auspica quindi il trasferimento di queste buone pratiche anche a metropoli più complesse come Roma e Milano.

Di seguito il testo dell'interrogazione:

JANNONE. - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Per sapere - premesso che:

in Europa ogni anno l'inquinamento dell'aria provoca gravi malanni a circa 310.000 persone. In Italia si parla di circa 50.000 persone. L'ultimo rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente di Copenaghen - «Air Quality in Europe 2011» - ribadisce un dato che da qualche anno circola fra gli addetti ai lavori. Detto altrimenti, l'inquinamento atmosferico in Europa porta via in media 9 mesi di speranza di vita, fino ad arrivare a tre anni di vita in meno nelle regioni più esposte, come la Pianura padana e il Benelux. Così tante morti premature per insufficienza cardiaca, infarti, crisi respiratorie, ma anche tumori, costituiscono ormai un rilevante problema sanitario ma anche economico, visto

che hanno un costo di 80 miliardi di euro l'anno. La cifra comprende anche le malattie da smog e le conseguenti ospedalizzazioni e farmaci;

fra i disturbi da inquinamento va annoverata anche l'ipertensione, come ha mostrato uno studio tedesco pubblicato negli scorsi giorni su *Environmental Health Perspective*. Cinquemila persone sono state seguite nel tempo mettendo in relazione la pressione con il saliscendi delle polveri sottili. Ebbene, lo studio ha osservato che al crescere di ogni 2,5 microgrammi su metro cubo di particolato fine (il micidiale PM 2,5) in media la minima saliva di 1,4 mmHg e la massima di 0,9 mmHg. Maggiore l'aumento dei millimetri di mercurio in chi vive vicino a

strade molto trafficate. «La ricerca, eseguita dalle università di Colonia, Essen e Dusseldorf, è un altro tassello a sostegno dell'ipotesi che il particolato ultrafine, penetrando negli alveoli polmonari e da lì passando nel sangue, produca uno stato infiammatorio generalizzato in grado di produrre placche arterosclerotiche» commenta Francesco Forastiere del dipartimento di epidemiologia della regione Lazio, forse il più importante studioso italiano di inquinamento dell'aria. Il rapporto dell'Agenzia europea dell'ambiente rileva inoltre che un quinto della popolazione europea vive in zone dove gli inquinanti superano la soglia di legge più volte l'anno. E benché vi siano di anno in anno miglioramenti nelle concentrazioni di polveri di sezione più grande, ossidi di azoto e metalli pesanti, la situazione delle polveri sottili e dell'ozono resta molto critica;

a giudicare dalla composizione dell'aria lombarda analizzata dal nono rapporto del centro comune di ricerca di Ispra (2011), la metà circa dell'inquinamento da polveri proviene dal traffico stradale, mentre l'altra metà si compone di emissioni industriali e riscaldamento (25 per cento), combustione di legna (13 per cento) ed emissioni dall'agricoltura (12 per cento). Quanto all'inquinamento da traffico, il 30 per cento proviene dai tubi di scappamento e dall'usura di freni e pneumatici, mentre l'altro 20 per cento è la polvere «vecchia» che viene risolleata con il passaggio delle automobili. Quindi - conclude il rapporto del centro comune di ricerca di Ispra commissionato dalla regione Lombardia - per riportare le emissioni sotto controllo non basta passare ai modelli meno inquinanti (le auto euro-5 e i camion euro-6). È necessario anche ridurre le auto in circolazione; per questo sono necessarie due diverse misure; comperare macchine nuove e meno inquinanti risolve metà del problema. In parte la sostituzione avviene naturalmente con il passar del tempo. A Londra e Berlino, ad esempio, si è imposto l'accesso facilitato nella *low emission zone* istituita in queste città alle sole auto a basse emissioni. Le altre pagano salato il privilegio di circolare. A Berlino oggi il parco auto circolante è euro-4 al 90 per cento, le polveri nell'area *low emission* si sono quasi dimezzate e gli ossidi di azoto sono scesi del 20 per cento. «Anche le politiche della sosta possono servire a ridurre l'acquisto di auto più pulite» spiega Luca Trepiedi, studioso della mobilità dell'Isfort di Roma. In certi borghi londinesi (come a Richmond-Upon-Thames) e in cittadine olandesi si sta diffondendo il parcheggio a pagamento commisurato alle emissioni di CO₂ delle auto. L'altro problema italiano è ridurre il numero assoluto di automobili. Seconde solo a Los Angeles, città italiane come Milano e Roma hanno un tasso di motorizzazione che si aggira sulle 6-700 auto ogni mille abitanti. «Se in città in cui il traffico e la sosta sono malgovernate l'auto si facesse pagare per lo spazio che occupa forse ci potrebbe essere qualche cambiamento positivo» spiega lo studioso di trasporti Andrea Debemardi;

contrariamente a tutte le principali città europee, a Roma e Milano, i residenti non pagano il parcheggio. Inoltre, anziché eliminare i posti macchina lungo le strade, questi vengono aumentati con la dotazione di parcheggi sotterranei anche nelle zone centrali. Mentre la politica adottata ormai da una decina d'anni dalle altre metropoli europee è quella di ridurre i posti auto. «Con questa politica, per esempio, a Parigi negli ultimi dieci anni 15.000 posti auto lungo le strade sono stati

tolta a favore delle 1.451 stazioni Velib (per 20.000 biciclette pubbliche), di spazio per motorini, *car-sharing* e pedoni» spiegano gli autori dello studio sui parcheggi in Europa pubblicato di recente («*Europe's Parking U-Turn: From Accomodation to Regulation*», ITDP, 2011). «Il risultato di questo giro di vite è una diminuzione del 13 per cento dei chilometri percorsi in auto dai parigini dal 2003 ad oggi». Altrove si sono mossi per tempo e ora si godono città più pulite e tranquille. «Segnali di vitalità provengono dalle città tedesche e francesi, dove un massiccio programma di investimenti sul trasporto collettivo ha portato alla ricomparsa del tram in centri importanti (come Lione o Nizza) e allo sviluppo di tecnologie innovative, come i progetti di «tram su gomma» e «bus ad alto livello di servizio» che sono in corso in oltre 15 centri» spiega Trepiedi. Anche in Italia si trovano in realtà buoni esempi di integrazione fra bici e mezzi pubblici, come a Bolzano, Trento o Ferrara (per esempio con linee dedicate, servizi bici-bus o treno), riportando in alcune zone il traffico automobilistico a livelli accettabili. Tali buone pratiche dovrebbero essere trasferite anche a metropoli più complesse e difficilmente governabili come Roma e Milano -:

quali iniziative di competenza il Ministro intenda adottare al fine di abbassare il livello di inquinamento delle maggiori città italiane, promuovendo, al contempo, l'utilizzo di mezzi di trasporto, sia pubblico che *sharing*, a minor impatto ambientale.

(4-14301)

Camera. Bike sharing ancora troppo indietro

Iniziative per intensificare la diffusione e lo sviluppo di mezzi di trasporto alternativi, quali *bike-sharing* o *car-sharing*, soprattutto nei centri urbani. Con questa richiesta il 22 dicembre Giorgio Jannone, deputato del Pdl, è tornato alla carica sull'argomento. Ancora una volta con un'interrogazione rivolta al ministro dell'Ambiente. In questo caso, spunto per la redazione dell'atto il rapporto 2011 di Euromobility con cui sono stati resi pubblici dati poco incoraggianti sul versante della mobilità alternativa. Un solo esempio: a Roma le biciclette condivise (*bike sharing*) sono 120 per 2,7 milioni di abitanti. «Con questi numeri come aspettarsi una soluzione ai problemi?», si chiede Lorenzo Bertuccio, direttore di Euromobility, associazione che ha curato l'edizione 2011 dell'indagine sulla mobilità sostenibile nelle principali 50 città italiane.

Nel documento si fa notare come il centro Europa trovi investitori disposti a scommettere su: trasporto pubblico decoroso ed efficiente, spazio alle bici, sostegno ad auto a basso impatto ambientale.

Impietosi se confrontati con quelli di Roma i dati sul *bike sharing*: a Bruxelles ci sono 2.500 bici collettive con 180 stazioni, a Parigi oltre 20.000 bici con 1.800 stazioni, a Lione 4.000 con 340 stazioni, a Barcellona oltre 6.000 bici con 428 stazioni, a Siviglia 2.500 bici con 250 stazioni, a Londra oltre 6.000 bici con 400 stazioni. In Italia solo Milano dispone di un numero con 4 cifre: 1.400 bici. E non va meglio con il *car sharing*.

Una speranza viene però dai cittadini: l'83 per cento degli intervistati pensa che la diffusione del *bike sharing* possa essere un valido contributo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento in città e circa l'80 per cento vorrebbe una flotta di biciclette anche nella propria città. Agli amministratori il compito di tradurre in misure concrete queste aspettative.

Di seguito il testo dell'interrogazione:

JANNONE. - Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. - Per sapere - premesso che:

car sharing, *bike sharing* e tutta la mobilità alternativa non hanno raggiunto, secondo il rapporto 2011 di Euromobility, i risultati sperati in Italia: a Roma le auto condivise (*car sharing*) sono 105 per 2,7 milioni di abitanti, non costituendo, quindi, una valida alternativa al traffico cittadino. Sempre a Roma le biciclette condivise (*bike sharing*) sono 120 per 2,7 milioni di abitanti. «Con questi numeri come aspettarsi una soluzione ai problemi?», si chiede Lorenzo Bertuccio, direttore di Euromobility, associazione che ha curato l'edizione 2011 dell'indagine sulla mobilità sostenibile 4 nelle principali 50 città italiane. Una classifica che vede in testa Torino (che tuttavia non riesce a mantenere l'aria abbastanza pulita da rispettare la legge), Venezia, Milano, Brescia e Parma; il Nord vince la gara, ma è una gara priva di eccellenze, perché nessuno ha

creduto realmente in una sfida che nel centro Europa trova investitori disposti a scommettere: trasporto pubblico decoroso ed efficiente, spazio alle bici, sostegno ad auto a basso impatto ambientale, conti in pareggio grazie al *road pricing*. Gli organizzatori dello studio fanno notare che a Bruxelles ci sono 2.500 bici collettive con 180 stazioni, a Parigi oltre 20.000 bici con 1.800 stazioni, a Lione 4.000 con 340 stazioni, a Barcellona oltre 6.000 bici con 428 stazioni, a Siviglia 2.500 bici con 250 stazioni, a Londra oltre 6.000 bici con 400 stazioni. In Italia solo Milano dispone di un numero con 4 cifre: 1.400 bici. E non va meglio con il *car sharing*. A Bruxelles ci sono 227 auto per 140.000 abitanti, a Brema (Germania) 167 auto per 547.000 abitanti, a Monaco 345 auto per 841.000 abitanti. Ecco i numeri del *car sharing* in Italia nel 2010: 113 a Torino, 105 a Roma, 86 a Milano, 73 a Genova, 47 a Venezia, 36 a Palermo. Sembrano flotte aziendali, più che un parco auto cittadino;

anche i *mobility manager* non aumentano rispetto all'anno precedente: sono solo 41 le città in cui è presente almeno un *mobility manager*. Mancano a Campobasso, Cagliari, Catanzaro, L'Aquila, Latina, Pescara, Livorno, Sassari e Taranto. Il rapporto esamina anche la qualità dell'aria delle città italiane per quanto riguarda le polveri sottili. Ancona ha registrato il maggior numero di superamenti (140 rispetto ai 35 consentiti), seguita da Torino (131). La media annuale di PM10 più elevata si è registrata a Torino (50 microgrammi al metro cubo, superiore al limite consentito di 40), seguita da Ancona (48,4) e Napoli (48,0). L'aria più buona si respira invece a Genova, dove si sono registrati solo 5 superamenti, e a Potenza, che ha una media annuale di 22 microgrammi al metro cubo. «I cittadini spesso si dimostrano più maturi dei loro amministratori: l'83 per cento è ad esempio convinto che la diffusione del *bike sharing* può essere un valido contributo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento in città e circa l'80 per cento vorrebbe una flotta di biciclette anche nella propria città», osserva Riccardo Canesi, presidente di Euromobility -:

quali iniziative il Ministro intenda adottare al fine di intensificare la diffusione e lo sviluppo di mezzi di trasporto alternativi, quali *bike-sharing* o *car-sharing*, soprattutto nei centri urbani in cui il livello di PM è molto elevato rispetto agli *standard* europei.

(4-14361)