

Macché auto, chi inquina è il Comune

Antonio Ruzzo

Sale il Pm10? E i Comuni bloccano il traffico privato. Ma sbagliano, perché secondo l'Ispra le automobili sono sempre meno inquinanti, mentre i mezzi pubblici e il *car sharing* (così come gli edifici) sono sempre più pestiferi.

a pagina 13

IL PARADOSSO Da Milano a Roma si prende di mira solo il traffico privato

Autobus e «car sharing»: a inquinare sono i Comuni

Antonio Ruzzo

Milano Piove e nevicata e quindi si respira. Da Milano a Roma, passando per Frosinone pare che i giorni dell'emergenza smog siano ormai solo un brutto ricordo. Buttati via con l'anno nuovo, come si usa fare con le cose che non si usano più. E invece no, non è così. L'aria resta «pesante» anche se l'emergenza per una favorevole congiuntura ambientale ha deciso di dare una tregua. Ma presto si tornerà a parlare perché 13 giorni di superamento dei livelli passano in fretta e allora si tornerà a discutere di blocchi del traffico, di targhe alterne, di motori diesel da fermare o vecchie caldaie da mettere a norma. Come sempre. «Ma non possiamo aspettare la prossima emergenza - spiega Ermete Realacci, presidente della commissione Ambiente della Camera -. Basta misure tampone, è necessario potenziare il trasporto pubblico rispetto a quello privato, investendo sul ferro e in particolare sui treni pendo-

lari, favorendo, attraverso la intermodalità lo spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia». Ma un conto è dirlo, un altro è farlo. E servirebbe. Anche perché i dati dei primi sei mesi del 2015 elaborati dall'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) mostrano che sono state 18 le città che hanno oltrepassato il limite di 35 giorni per il PM10. Sotto la lente ci sono soprattutto i capoluoghi del bacino padano, ma non solo loro. Una delle «cure» è il rinnovo degli autobus, smaltendo i più vecchi e inquinanti, sviluppando metro e tramvie ma servono investimenti e i 12 milioni messi a disposizione dal governo nell'ultimo vertice tra il ministro dell'ambiente Gianluca Galletti e i governatori, sembrano sinceramente un cifra non all'altezza. «I Comuni in questi giorni stanno facendo quello che possono, ma non sarà mai né abbastanza né all'altezza degli enormi problemi di inquinamento perché per risolverli bisogna uscire dal circolo vizio-

I nostri mezzi pubblici sono più vecchi della media europea (12 anni contro 7) E anche le vetture in condivisione sono alimentate a diesel o a benzina

so degli interventi emergenziali e puntare allo sviluppo del sistema dei trasporti pubblici locali - spiega Massimo Roncucci, il presidente di Asstra, l'associazione più rappresentativa del trasporto pubblico locale -. La storia del nostro settore, è, al contrario, segnata da interventi episodici, disorganici e di corto raggio. Esattamente il contrario di quello di cui c'è bisogno». Un dato su tutti, partendo proprio da Milano una delle città che nel 2015 ha pagato un conto più che salato alle polveri sottili, con 101 giorni di superamento dei livelli e anche tre giorni di blocco del traffico. «Il Comune di Pisapia che proprio sull'aria pulita cinque anni fa aveva incentrato tutta la sua campagna elettorale - spiega Fabrizio De Pasquale, consigliere di Forza Italia - pretende di educare i milanesi a non inquinare e vuole obbligare la Regione a mettere fuori legge i diesel Euro 3. Però fa viaggiare solo 450 bus euro 5 e 6 e gli altri 850 di sua proprietà sono euro 3. Tra l'altro dei 450 bus

più moderni 300 furono comprati dall'ex sindaco Letizia Moratti. E anche il tanto pubblicizzato *car sharing* viene effettuato con macchine diesel e benzina». Ma non solo Milano ovviamente. Il parco dei mezzi pubblici vecchi e inquinanti è una caratteristica di quasi tutte le altre città italiane: mediamente 12 anni di servizio contro i 7 della media europea. Siamo indietro. E a testimoniare sono ancora i dati di uno studio dell'Asstra. L'Italia ha uno dei tassi di motorizzazione più alti del continente con 608 vetture ogni 1000 abitanti contro le 505 della Francia, le 543 della Germania, le 476 della Spagna e le 468 nel regno Unito. La quota di mobilità soddisfatta con modalità ferroviaria, metropolitana e tramviaria è ben inferiore rispetto alla media europea: 35% in Italia; 66% in Francia; 64% in Germania; 36% in Spagna e 64% nel Regno Unito. E le linee metropolitane in Italia sono 14 contro una media europea di 30 linee metro con una estensione chilometrica pari a 218,5 km. Mentre la media Ue è di 526,2 km.

18

Le città italiane che nel 2015 hanno oltrepassato il limite di 35 giorni per il tasso di Pm10

35%

La percentuale di mobilità soddisfatta su rotaia. In Francia è il 66%, il 64% in Germania e Regno Unito

EMISSIONI DANNOSE

A Milano soprattutto bus euro 3. Quelli più ecologici sono solo 450