

Parla il Ministro Alfonso Pecoraro Scanio.



di Leopoldo Hermann
Targiani

“La manovra economica approvata dal Governo prevede per i prossimi tre anni oltre 250 milioni di Euro per la mobilità sostenibile”

Un trasporto di qualità per la “mia” città ideale

Ministro, nei grandi centri urbani italiani continuano le iniziative periodiche di stop alle auto nei giorni festivi. Quali sono gli ultimi risultati delle rilevazioni nelle principali città?

Senza dubbio le giornate di blocco della circolazione contribuiscono a un miglioramento della qualità dell'aria ma evidentemente si tratta di iniziative sporadiche. Positive perché contribuiscono ad una presa di coscienza del problema smog e, in fondo, offrono a tutti l'opportunità di vivere le nostre città in maniera differente, riscoprendo il gusto di camminare o di andare in bicicletta in aree libere da automobili. E' evidente però che bisogna lavorare insieme agli enti locali per mettere in campo misure strutturali e durature. Il trasporto su strada è la principale sorgente emissiva di CO₂ per la maggior parte delle città italiane e l'obiettivo finale è quello di non dover essere costretti a misure coercitive ed eccezionali come gli stop alla circolazione per rientrare nelle soglie di tol-

leranza che sempre più spesso vengono sforate.

Insieme a questo provvedimento alcune amministrazioni comunali applicano periodicamente anche le targhe alterne. In complesso ritiene ancora validi e sufficienti questi strumenti per contrastare l'inquinamento urbano?

Provvedimenti di questo tipo sono utili a rendere più ricettiva la cittadinanza di fronte all'emergenza smog. In tutta franchezza, però, ritengo siano strumenti ormai inadeguati alla sfida ambientale che ci troviamo ad affrontare. Sempre più spesso rimedi di questo tipo si rivelano insufficienti per combattere il crescente inquinamento atmosferico nelle aree urbane, anche perché vengono messi in campo quando la situazione è già di fatto insostenibile. Anzi, in generale la loro efficacia risulta abbastanza ridotta, specie se non si provvede adeguatamente a strutturare gli interventi attraverso provvedimenti a lungo termine. V'è operata quindi una svolta sostanziale che ci per-

metta di impiegare il denaro pubblico per far fronte a situazioni di reale emergenza nelle grandi aree e non affidandosi esclusivamente al sistema pioggia dei blocchi del traffico. Ribadisco, però, che anche in questo caso si tratta di un modo per sensibilizzare la popolazione e comunicare a far comprendere appieno l'importanza della salvaguardia dell'ecosistema.

Che ne pensa dell'idea di estendere i divieti anche agli Euro 4?

Fermo restando che in materia di mobilità urbana l'ultima parola circa i divieti alla circolazione spetta ai sindaci, credo che risulterebbe conveniente proporre esperimenti di questo tipo in aree urbane appositamente individuate. Sperimentazioni queste che andrebbero rese operative dopo stime accurate, utili a certificare che il blocco degli Euro 4 può contribuire ulteriormente a ridurre i fenomeni di inquinamento. Nessuna norma, infatti, prevede che i veicoli di questa classe siano esenti dai blocchi, ma è innegabile che ci sia bisogno di una forte presa di coscienza da parte dei cittadini, affinché eventuali provvedimenti di questo tipo siano effettivamente attuabili senza grandi disagi.

C'è uno o più paesi stranieri ai quali si potrebbe guardare come esempio di riuscita politica per migliorare la qualità dell'aria nelle metropoli?

Purtroppo il fenomeno dell'inquinamento atmosferico è ormai troppo complesso e differenziato per poter individuare un'unica soluzione di riferimento a livello globale. Penso ai paesi estremamente avanzati in materia di prescrizioni e cultura ambientale, come ad esempio l'Olanda, che si ritrovano a fronteggiare tutt'ora gravi problemi di inquinamento urbano a causa dei cambiamenti climatici. Questo perché si tratta di zone soggette a condizioni meteorologiche che comunque risultano sfavorevoli alla dispersione dei principali agenti inquinanti e quindi rendono difficoltoso il miglioramento della qualità dell'aria. Quanto alla situazione del nostro Paese, ribadisco che per fronteggiare lo smog è sicuramente urgente investire nella ricerca, guadagnando così anche in campo internazionale l'autorevolezza per dettare i principi ispiratori delle leggi comunitarie in fase di definizione delle stesse e non limitarsi al loro recepimento passivo.

E veniamo ai trasporti cittadini. Perché nonostante tutto: caro benzina, costo complessivo assai oneroso di acquisto e mantenimento dell'auto, divieti e sanzioni, gli italiani hanno sempre difficoltà a vivere senza le quattro ruote, o comunque a farne un uso limitato?

Sono convinto che il motivo principale della dipendenza da automobile degli italiani sia da ricercare nella scarsa efficienza della mobilità urbana. Il servizio di trasporto pubblico locale, così come i servizi alternativi di trasporto, tra cui car sharing, car pooling, e piste ciclabili non hanno ancora raggiunto un livello soddisfacente. E' impensabile che i cittadini decidano di lasciare l'auto a casa se non gli si offre una valida alternativa per spostarsi in città e il nostro impegno è mirato a centrare questo obiettivo. Per cui dobbiamo rafforzare il trasporto pubblico su ferro, incrementare il ricorso a mezzi pubblici a basso impatto e la scelta di carburanti alternativi. Imporre il traffico merci in città con mezzi moderni a basso impatto inquinante e pensare alla riduzione della velocità in alcuni tratti di accesso alle città come tangenziali e circonvallazioni, al ricorso a zone 30, ossia aree urbane con velocità massima ridotta. E' chiaro però che l'emergenza si supera solamente se per ridurre le emissioni e l'inquinamento c'è l'impegno di tutti indistintamente: istituzioni centrali e locali, cittadini e imprese.

A questo proposito come vedrebbe un miglioramento del settore?

In tema di mobilità v'è fatto tutto quello che si può fare più rapidamente possibile. Questa è una grande sfida infrastrutturale e bisogna investire su questa con decisione. Spesso sento dire che ci vogliono più metropolitane, e magari anche più filobus, tram e trasporti elettrici e ibridi, ma la realtà è che ci sono città



BredaMenarinibus

bus
a metano

www.atcterni.it



dove è fondamentale la metropolitana e città dove un chilometro di tram o di filobus costerebbe molto meno. Quindi tutti gli interventi vanno pensati in funzione della specifica località.

Insomma da un punto di vista della mobilità come la immagina la sua città ideale?

La mia città ideale sarebbe quella dove la mobilità cominci ad essere considerata in termini di qualità e non quantità. Una città in cui, ad esempio, si avveri il passaggio ad una nuova generazione di mezzi meno inquinanti per il trasporto privato e dove il trasporto pubblico diventi la prima scelta del cittadino per la mobilità urbana, limitando l'auto agli spostamenti extraurbani. Dove le piste ciclabili non siano un'eccezione, ma la regola. Una città che rilanci l'utilizzo del filobus, il ritorno dei trasporti elettrici, ma anche lo sviluppo dei trasporti su rotaia e le iniziative di car sharing e car pooling. Quella che immagino io è una città molto più accessibile e vivibile di quelle che conosciamo adesso, nella quale l'ambiente è più sano e i cittadini sono più soddisfatti.

Tuttavia anche il trasporto pubblico in fatto di inquinamento fa indubbiamente la sua parte. Lei tra tram, bus e metro cosa ritiene più idoneo?

Non credo si tratti di una questione di scelta, anche se sono convinto che trasporti elettrici e su rotaia vadano fortemente incentivati. L'obiettivo reale deve essere quello di rendere tutte le alternative del trasporto pubblico effettivamente accessibili e soprattutto ecosostenibili, in modo da offrire agli utenti un servizio differenziato e funzionale, che allo stesso tempo sia rispettoso dell'ambiente. A questo proposito, voglio sottolineare come in Italia oramai vengano messi in circolazione più autobus a metano che autobus a gasolio. In questo senso occorre accelerare il processo di ricambio del parco bus, che al momento resta an-

cora il più arretrato in Europa, ma la politica della mobilità deve comunque essere integrata e non rivolta ad una sola modalità di trasporto.

E l'automobile a idrogeno è ancora un sogno?

Allo stato in cui è la tecnologia oggi l'idrogeno presenta vantaggi e problemi, con un beneficio su tutti, è l'unico vettore pulito che si può impiegare per i trasporti. Nel concreto esistono già iniziative molto interessanti. Autobus a idrogeno a Torino, la prima stazione di servizio multi-combustibili dell'Agip a Colle Solveti, in Toscana, alimentata con pannelli solari e un piccolo eolico, che ha anche l'idrogeno, esperienze pilota sempre a Torino per adeguare le vetture e trasformarle a metano e idrogeno. Per quan-



to ci riguarda, abbiamo un progetto di ricerca con la Fiat in Abruzzo sulla mobilità sostenibile per la produzione di auto a idrogeno. Inoltre, abbiamo liberato 10 milioni di Euro fermi al ministero dell'Economia per la ricerca e lo sviluppo dell'idrogeno da fonti rinnovabili: il bando verrà emanato al più presto. In Finanziaria sono stati stanziati 200 milioni di Euro a fondo rotativo, che è possibile dare in prestito a tasso agevolato per una serie di provvedimenti, anche nella ricerca sulle fonti rinnovabili. A livello ministeriale stiamo creando un gruppo di lavoro che faccia da raccordo con l'Europa proprio su questi temi.

E' vero che il ministero ha fondi da destinare all'incentivo all'acquisto di mezzi pubblici



ad idrogeno?

Il Ministero dell'Ambiente dispone di un fondo all'interno del quale stiamo già valutando delle proposte concrete sullo sviluppo di un settore strategico per il futuro come quello dell'idrogeno. Va anche in questa direzione il significativo impegno economico previsto in Finanziaria per l'ambiente, che ci permette di lavorare appieno per ripulire le città italiane dallo smog, nell'ambito del quale abbiamo già stanziato 70 milioni di Euro. Non solo, per i prossimi tre anni la manovra economica approvata dal Governo prevede più di 250 milioni per la mobilità sostenibile. Attraverso questo tipo di incentivi economici dobbiamo fare in modo che regioni e comuni vengano aiutati a ripulire le città anche attraverso il perfezionamento delle reti di trasporto pubblico.

Per la disperazione molti cittadini anche anziani si sono adeguati alle due ruote a discapito innanzitutto della sicurezza personale e comunque finendo per inquinare ugualmente. A proposito di questo veicolo lei ha qualche proposta in particolare?

A mio parere i veicoli a due ruote più inquinanti vanno gradualmente eliminati altrimenti continuerà senza fine la moltiplicazione del traffico: il problema dei motorini nocivi quanto i Tir va affrontato. Ovviamente potenziando i mezzi di trasporto pubblici e sviluppando le alternative di mobilità sostenibile, si riducono considerevolmente anche i disagi della popolazione, e si raggiunge anche l'obiettivo di contenere radicalmente l'utilizzo delle due ruote, un problema, come sappiamo, tipicamente italiano. E' ulteriormente importante favorire il ricambio del parco moto, incentivando l'adozione di veicoli più avanzati, che sfruttino tecnologie ibride, attraverso un programma di contributi per l'acquisto di nuovi veicoli con un sistema a scalare che premi come prodotto di vertice il motorino elettrico.

Lei che è costretto a viaggiare in auto blu, seguito dalla scorta, non ritiene che sia un numero eccessivo quello di coloro che usufruiscono del permesso di ingresso nei centri storici?

Personalmente non ho l'automobile. Per motivi di lavoro utilizzo quella del ministero. Anche primadi essere nominato ministro a Napoli, la città dove vivo, circolavo in motorino (di nuova generazione). Detto ciò, penso che l'accesso ai centri storici vada regolamentato meglio. Faccio un solo esempio: la distribuzione delle merci. Credo si debba arrivare a consentire la circolazione esclusivamente a mezzi poco inquinanti. Insomma, i centri storici sono i gioielli delle nostre città e come tali vanno tutelati.

