

Record Pm10 in Emilia e Umbria Negli ultimi anni investiti 900 milioni a favore di una mobilità più sostenibile. Nelle due regioni tutte le città capoluogo hanno superato il limite degli sfioramenti

In 13 città su 25 il limite annuo è già stato superato. Di questo passo, fra non molto si aggiungeranno anche gli altri 12 capoluoghi di provincia del Centro-Nord all'elenco di chi ha già consumato il suo "bonus": 35 giorni annui di sfioramento del limite consentito sulle Pm10 (50 microgrammi per metro cubo). Il report che arriva dalle centraline non lascia scampo. E di certo stride con i dati degli investimenti messi in campo negli ultimi anni nelle regioni dell'area: quasi 900 milioni di euro, soprattutto per il rinnovo del parco mezzi pubblici. Sintomatico è l'esempio dell'Emilia-Romagna, in cui tutti i capoluoghi hanno già sfiorato il limite annuo, segnando un trend che si preannuncia peggiore di quello, già pessimo, dello 2009 e che contrasta con l'impegno profuso per favorire mezzi di trasporto alternativi all'auto privata. Per arginare l'emissione di polveri sottili e sostanze inquinanti la regione ha infatti messo mano al portafogli. Nel 2009, 170 milioni in bilancio per il rinnovo di quasi metà del parco autobus; oltre 7 milioni di euro nella trasformazione di autoveicoli a metano o gpl; per la mobilità ciclopedonale, che ora conta 4.700 km di piste, il triplo della media nazionale e seconda solo al Trentino-Alto Adige, oltre 11,5 milioni dal 2004 al 2010. Gli investimenti previsti dagli Accordi di programma per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico ammontano a più di 17,5 milioni. Oltre a tutto questo c'è, naturalmente, l'impegno dei singoli comuni. Cifre che hanno permesso a Bologna di vincere il premio di Euromobility come città più "eco-mobile" d'Italia, con Parma al terzo posto, Reggio Emilia e Modena nella top ten. I dati sulle polveri sottili dicono, però, che non basta: «Si fa tanto, è vero, ma spesso queste sono misure palliative - è l'analisi di Lorenzo Frattini, presidente di Legambiente Emilia-Romagna - perché serve una visione complessiva e intermodale. Tanti interventi sono come pezzi staccati che non fanno un sistema e non ottengono risultati. E poi è necessario incentivare il trasporto sostenibile, come le ferrovie, e disincentivare quello su gomma, ma in bilancio le amministrazioni prediligono ancora fortemente gli interventi per le strade». Due città su due oltre il limite anche in Umbria in cui però, secondo l'Arpa, c'è una situazione «abbastanza buona» per ciò che riguarda la media giornaliera del Pm10, meno se si guarda alla media dei giorni di sfioramento che, nel 2009, è di circa 40. Nelle Marche e in Toscana le città oltre il limite sono solo i capoluoghi, Ancona e Firenze. Proprio il Granducato negli ultimi quattro anni sembra aver conseguito risultati di rilievo, riducendo del 40% i giorni di superamento della soglia e del 15% la media giornaliera di micropolveri nell'aria. Nonostante questo, restano alcune criticità. Dieci stazioni su 25, nel 2009, hanno superato il numero di giorni di sfioramento concessi per legge. Anche qui lo sforzo è stato rivolto in particolar modo all'implementazione del trasporto pubblico locale (Firenze è al secondo posto per "eco-mobilità" secondo la classifica di Euromobility). La regione ha impegnato fondi per 263 milioni nel rinnovo di un terzo dei mezzi pubblici e 68 milioni per la rete tranviaria dell'area fiorentina, 62 milioni per parcheggi di interscambio e 32 milioni all'anno per il servizio ferroviario regionale. Per le piste ciclabili ci sono 10 milioni pronti da spendere mentre oltre 30 sono destinati alla ricerca e circa 20 per strumenti di informazione al cittadino. «Molta strada è comunque ancora da fare - spiega l'ormai ex assessore all'Ambiente della giunta toscana Anna Rita Brammerini - e la prossima legislatura sarà fondamentale. In questo senso si è mossa la nuova legge sulla qualità dell'aria, approvata al termine della scorsa legislatura, che integra le politiche sull'inquinamento atmosferico con gli aspetti più tradizionali dello sviluppo». Meno eclatanti le cifre messe in campo da Umbria e Marche. La prima ha speso 8 milioni di euro per l'elettrificazione del sistema ferroviario interno, che prima viaggiava con locomotori diesel. Due milioni di euro di contributo alla realizzazione del minimetrò di Perugia, un milione per i servizi alla mobilità

pedonale di Spoleto e 4 milioni per la pista ciclabile Spoleto-Assisi. Le Marche hanno speso invece 7,5 milioni per il rinnovo del materiale rotabile, soprattutto bus elettrici e a metano e 700mila euro negli interventi per sostenere l'uso del mezzo collettivo attraverso le integrazioni tariffarie e la mobilità dei dipendenti pubblici.

