

## Gli “Amici della Terra” chiedono il blocco del traffico

**Pubblicato:** Martedì 27 Dicembre 2005

Riceviamo e pubblichiamo due lettere (del 24 e del 27 dicembre) indirizzate dal presidente di "Amici della terra – Varese" Arturo Bortoluzzi al commissario prefettizio Sergio Porena. La richiesta avanzata è quella di fermare il traffico cittadino a causa del superamento della soglia di Pm10 nell'aria.

Egregio Dottor Porena,

come volevasi dimostrare il caos viabilistico è stato imperante nei fine settimana pre natalizi a Varese; in pochi hanno utilizzato i parcheggi gratuiti e gli autobus a tariffe agevolate; l'inquinamento atmosferico (per quanto riguarda il PM10) è salito alle stelle specie nella giornata di ieri.

Che si sia puntualmente verificato quanto avevamo previsto, non lo diciamo trionfalmente bensì a malincuore. Avremmo sperato che come per incanto quest'anno andasse in modo diverso rispetto agli anni passati. Così non è stato.

Confidiamo che almeno questa esperienza serva una volta per tutte ad esempio in particolare per tutti coloro che si trovano a dover dare consigli a chi è il manovratore di turno e per chi si trova a gestire la mobilità.

Il traffico soprattutto in una città che come Varese ha autoveicoli immatricolati in eccesso rispetto a quanto possa contenerne, deve essere ordinato in modo tale da non poter provocare danni alla salute ovvero far perdere occasioni e tempo ai suoi cittadini e a coloro che la frequentano.

Varese come molti altri capoluoghi di provincia è sempre più congestionata dal traffico. Non deve prendere valore il principio: mal comune mezzo gaudio. Non deve perciò trionfare l'immobilismo, il lasciamo fare. Occorre pianificare, cambiare le situazioni che non vanno; riconoscere che spostarsi all'interno delle città con l'auto personale è difficile, spesso impossibile e che per la congestione da traffico ci si ammala e si soffre.

Attratte dal consenso, le amministrazioni trascurano di dedicare il tempo e le risorse necessarie agli interventi strategici di largo respiro per razionalizzare l'uso del territorio e per realizzare evoluti sistemi di mobilità urbana. Anche perché la pianificazione urbanistica e l'ammodernamento dei trasporti esigono forte impegno, ma non ripagano pronta cassa in termini elettorali. I tempi lunghi della ideazione, pianificazione, programmazione, progettazione ed esecuzione degli interventi in questi settori mal si conciliano con l'imperante visione sinallagmatica dell'azione politica. La posa della prima pietra non incanta più nessuno. Gratifica di più il concludente gesto del taglio del nastro per l'inaugurazione di un'opera, pur se realizzata per merito altrui. Cresce intanto, come rileva una recentissima indagine del Censis, la domanda di trasporto pubblico locale, specialmente nelle grandi città, cui non corrisponde un rafforzamento dell'offerta. Nei confronti delle principali città europee il gap dei centri urbani nazionali è elevato, specialmente per quanto attiene all'estensione delle reti su ferro, all'obsolescenza dei mezzi di trasporto su gomma, alla loro ridotta eco-compatibilità e alla diffusione di bus a trazione alternativa al gasolio, come quelli elettrici e a gas naturale. In Europa i servizi pubblici hanno un mercato che oscilla tra il 56% di Londra e Stoccolma e il 47% di Barcellona, mentre le quote di Roma, Milano e Torino non superano il 29% degli spostamenti. La densità delle linee di autobus per popolazione residente, che varia dai 5,02 chilometri di rete per mille abitanti di Stoccolma ai 4,08 di Madrid, scende per Milano e Torino rispettivamente a 0,48 e 0,35. È di poco più di 10 anni l'età media degli autobus in servizio in Italia, contro i circa 7 anni della media europea. Fatta eccezione per Torino, dotata di un discreto sistema tranviario, le grandi città italiane sono ultime in graduatoria anche per quanto riguarda la densità delle linee di trasporto su ferro. Si pensi ad esempio al divario esistente tra Vienna, con 0,70 km di rete per mille abitanti, e Napoli con un indice di densità pari appena allo 0,06. Anche in termini di dotazione e di utilizzo delle metropolitane è particolarmente elevato lo scarto delle città italiane dai valori delle capitali

europee. Il tasso di gradimento degli utenti per i mezzi pubblici urbani sta diminuendo per tutta una serie di ragioni. Non tutto il territorio è coperto dal servizio, Non è assicurata la raggiungibilità delle fermate, la capillarità e la frequenza delle corse. I tempi di percorrenza dei veicoli non sono né certi né rapidi.

In presenza di sempre più elevati costi individuali e sociali della mobilità privata, il trasporto pubblico locale va rilanciato con politiche non più estemporanee scaturenti da logiche di emergenza suggerite dai picchi di inquinamento atmosferico. Per assicurare efficienza gestionale, qualità dei servizi e riduzione dei costi operativi il settore va innanzitutto liberalizzato per immettere nel circuito forme più elevate di concorrenza. Va incentivata l'aggregazione tra i gestori dei servizi, dal momento che nel settore delle autolinee meno dell'11% delle aziende italiane conta oltre 100 addetti. Vanno infine attivati i capitali privati per l'acquisto di nuovi autobus, di materiale rotabile, di tecnologie innovative e per la costruzione di infrastrutture capaci di attrarre nuova utenza. Per debellare il preoccupante inquinamento atmosferico non bastano i labili messaggi delle manifestazioni ecologiche domenicali. Occorre una più robusta azione di modernizzazione del sistema dei trasporti urbani e che i cittadini siano persuasi da chi ha il comando politico e tecnico delle città a prendere i mezzi pubblici sia per lo shopping come per il lavoro o per godere dei servizi di cui gli stessi hanno diritto.

Non dobbiamo solo però migliorare il trasporto pubblico ma questo deve essere preso da chi frequenta la città.

Scriviamo che si deve ordinare il traffico.

Siamo d'accordo che a questo scopo sole le targhe alterne ovvero il blocco del traffico limitato a una esigua porzione della città, servono unicamente a lavare la coscienza di chi amministra, ma non l'aria.

Occorre finalmente oltre al car pooling già istituito in città con risultati scarsi, adottare una serie di provvedimenti razionali e coordinati, soprattutto non a livello di singolo comune, ma almeno a base d'area.

Non è soltanto questione di isterismo ambientalista (che proprio non ci appartiene), ma invece di quella davvero più importante di salvaguardare la salute di coloro che abitano nel nostro territorio.

Questa infatti è messa a repentaglio dal famigerato pm10 o peggio dal pm 2,5, che possono provocare bronchiti croniche, tumori a polmoni, bronchi e laringi soprattutto ai più indifesi: anziani e bambini.

Questa l'ennesima dura sentenza, emessa da ultimo da Luigi Allegra, direttore del dipartimento cardio-respiratorio del Politecnico di Milano, come apparsa sulla prima pagina del Corriere della Sera Lombardia dell'11 febbraio 2005.

Cosa intendiamo per ordinare con provvedimenti integrati? Car pooling bene, ma assieme al car sharing, al park and ride, al road pricing e soprattutto al rafforzamento dei mezzi di trasporto pubblico dell'area varesina e alla realizzazione di una capillare serie di parcheggi. Non solo, occorre cambiare i bus che sono quasi sempre a gasolio, metterli in grado di far concorrenza all'auto alzando la loro velocità media che è di 16 chilometri l'ora, imporre vere corsie preferenziali. Occorre anche investire sull'auto elettrica che, nella vicina Mendrisio, sta diventando una seria alternativa all'auto tradizionale. Insomma, va rovesciato il rapporto fra noi e l'auto, noi e la città.

Quando si monitorerà in città l'inquinamento acustico da noi prevalentemente prodotto dal traffico autoveicolare dandosi così attuazione alla Legge Regionale.

Il Sindaco di Londra Ken Livingstone ha provato ad intervenire nel senso da noi auspicato, facendo pagare otto euro di ingresso alla zona centrale della sua città. Mancavano 14 mesi alle elezioni. I sondaggi dissero: sarà travolto. Poi il traffico è calato del 20%, i bus hanno preso a correre, con i soldi incassati hanno comprato nuovi mezzi. E lui è stato l'unico laburista a vincere.

Va ridisegnata ed attuata la rete dei parcheggi urbani come una diversa pianificazione deve essere fatta di tutte le linee di trasporto pubblico sia su gomma che su ferro.

Vanno nominati dei mobility manager preparati con effettivi poteri anche dal punto di vista economico e gestionale.

Potremo sperare che qualcosa cambi dalla perniciosa situazione attuale?

Come vogliamo accogliere i mondiali di ciclismo e prima di canottaggio: con una città disorganizzata e invivibile?

Egregio Dottore,

la scrivente associazione è a richiederLe cortesemente di ordinare con apposita ordinanza di fermare il traffico autoveicolare all'interno delle città di Varese nella quale le centraline di monitoraggio hanno segnalato un supero di soglia del PM 10 per cinque giorni consecutivi: 21-12 50mg/mc, 22-12 51mg/mc, 23-12 96mg/mc, 24-12 61mg/mc, 25-12 74mg/mc, 26-12 56mg/ per mc.

Questa comunicazione integra e completa quella inviataLe il 24 dicembre u.s..

È opinione della scrivente associazione che l'area da chiudersi non debba essere quella limitata degli anni passati ma si debba risalire all'area delimitata dall'allora Assessore alla Tutela ambientale del comune di Varese dottor Michele Amirante assieme alle associazioni ambientaliste della provincia di Varese e di cui può trovare traccia negli opuscoli redatti dal comune di Varese e distribuiti all'intera cittadinanza.

Come già Le avevamo scritto, un provvedimento come quello da noi, con la presente, richiesto avrebbe, non soltanto una funzione educativa, soprattutto nei confronti dei più giovani, ma servirebbe per far fronte a un problema sanitario che non va in nessun modo trascurato anche se mutate le condizioni atmosferiche nella giornata di oggi verranno naturalmente abbattuti gli inquinanti dell'atmosfera in città.

Tanto dovevo e porgo i più cordiali saluti.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it