

VareseNews

Inquinamento e road pricing, vogliamo risposte

Pubblicato: Venerdì 24 Novembre 2006

A cura degli Amici della Terra

Al geometra dottor **Luigi Federiconi** Assessore alla tutela ambientale del Comune di Varese, al dottor **Gladiseo Zagatto** Assessore ai Lavori pubblici del Comune di Varese e per conoscenza alla dottoressa **Letizia Moratti** sindaco del Comune di Milano, all'avvocato **Attilio Fontana** sindaco del Comune di Varese, al dottor **Fabio Binelli** Assessore all'Urbanistica del Comune di Varese.

Egredi Signori,

plaudiamo alla scelta della Giunta comunale di Varese che dietro vostra iniziativa ha deliberato di aumentare sostanzialmente i punti di rilevazione dell'inquinamento atmosferico presenti in città nonché di istituire strumenti di monitoraggio dell'inquinamento acustico; **tutto questo di intesa con la competente Arpa.**

Quanto sopra, seppur positivo e meritorio, non è ancora sufficiente a principiare la risoluzione dei problemi ambientali di Varese.

Ciò premesso, la scrivente associazione :

- chiede di poter venire in possesso di tutti i dati rilevati, non appena sia esiguità la loro validazione (per paragonarli con quelli regionali. Per formulare pareri e, comunque, per informazione);
- richiede ancora una volta che il Comune di Varese aderisca all'Area omogenea Lombardia per la ragione già esplicitata secondo cui le condizioni di inquinamento di Varese sono comunque gravose e secondo cui solo se Varese è considerata in una situazione critica, ha diritto ad eventuali finanziamenti europei per migliorare le condizioni ambientali lombarde;
- chiede che cortesemente gli Assessorati competenti promuovano la redazione di un **piano di zonizzazione della città di Varese** ai sensi delle Leggi i statali e Regionali in materia di inquinamento acustico;
- richiede che comunque vengano **istituite forme di pricing urbano.**

La salute dei più indifesi, in primis i bambini, non deve aspettare tempo per essere tutelata.

Vanno, ben individuate le zone di Varese dove l'inquinamento acustico ha valori non ammissibili a termini di legge.

Ricordiamo che le ultime indagini capillari sull'inquinamento acustico in città erano state eseguite prima che entrasse in funzione Arpa, **dall'Ussl che aveva trovato fuori legge tutte le scuole elementari e medie del centro città oppresse dall'inquinamento acustico prodotto dal traffico autoveicolare.**

Ora è tempo di fare nuove indagini mirate sul rumore e ricordiamo che questo è uno dei progetti dell'Agenda 21 che ha visto il Comune di Varese imporsi ottenendo finanziamenti dal Ministero all'Ambiente.

A questo proposito che ne è della classificazione acustica del territorio varesino di cui alla Legge Regionale Lombardia 10/08/2001 n.13 di cui è stato approvato da tempo il Regolamento attuativo. **Che n'è dell'inerente coinvolgimento nelle operazioni, in questione, della competente ARPA?** Queste domande Le poniamo perchè la LR citata stabilisce una tempistica per la redazione della classificazione acustica del territorio comunale che è stata palesemente disattesa. Perché ciò è capitato?

Come intende il Comune di Varese ottemperare ai suoi obblighi? Intende il Comune di Varese richiedere alla Regione Lombardia uno specifico contributo finanziario magari presentando un'unica domanda di finanziamento con quei con i Comuni che hanno aderito a Varese Europea che non avessero ancora fatto la classificazione a termini della LR sopracitata?

Interessa inoltre conoscere un Vostro parere in ordine ai rapporti tra la classificazione acustica di cui alla LR sopracitata e la pianificazione urbanistica del Comune di Varese.

Pochi argomenti nel campo della mobilità come quello della tariffazione urbana suscitano reazioni nel corpo sociale a tal punto veementi e viscerali.

E' ovvio che possano produrre ostilità da parte dei cittadini: in questo caso, però, l'opposizione assume caratteri di tipo psicologico e talvolta anche ideologico.

Ribadiamo questa proposta che abbiamo a fare a chi amministrava il comune di Varese in più occasioni molto prima che il Sindaco del Comune di Milano la avanzasse, suscitando ire da destra e, incredibilmente, da sinistra.

Abbiamo appoggiato e sosterrremo con forza in questa scelta il Sindaco di Milano, Letizia Moratti, che abbiamo tra l'altro invitato Varese per fare una pubblica riflessione con noi e con gli amministratori varesini.

Se una delle soluzioni al problema eccessivo traffico autoveicolare privato e conseguente inquinamento atmosferico e acustico, cioè la limitazione dell'uso dell'auto privata, è chiara come necessità a molti, non è altrettanto però praticata, richiedendo la modifica degli stili di vita, processo lento e faticoso.

È nostra convinzione che questo processo si possa e si debba urgenza accelerare e che se il pricing non è certo la panacea di tutti i mali, può rappresentare un importante strumento per molti motivi.

È istruttivo, riteniamo, confutare da questo punto di vista, alcune delle più comuni obiezioni sollevate in merito al pricing e raccolte direttamente non solo nei tanti focus groups, assemblee e incontri con i cittadini ma anche nei dibattiti su stampa e tv tra chi amministra le nostre città (è emblematico il caso della recente diatriba tra gli amministratori del Comune di Milano e quelli dei Comuni limitrofi).

Senza ricorrere a imposizioni (come le limitazioni di circolazione varie), il road pricing genera una spontanea riduzione dell'auto (che vengono usate solo nei casi di maggiore necessità), senza creare discriminazioni eccessive tra differenti soggetti.

È falso sostenere che il pricing limiti la libertà di movimento come non è veritiera ovvero evidente l'identità: possibilità di muoversi/auto.

Grazie al road pricing si ottengono rapidamente significative riduzioni del traffico, come tutte le esperienze nazionali, e europee e mondiali dimostrano (ricordiamo che basta un calo del 10-15% per evitare la congestione e produrre grandi risparmi energetici di costi sociali).

È, pertanto, falso sostenere che il pricing è socialmente iniquo.

Non è la stessa cosa sparare al poligono o in casa del vicino. Questo lo diciamo ritenendo non corretta l'affermazione di molti secondo la quale non si dovrebbe pagare per muoversi dato che si è già sufficientemente speso per l'auto.

Il pricing bilancia, almeno in parte, la sperequazione contributiva tra chi usa l'auto in modo intensivo e chi usa altre forme di trasporto.

Non è solo il trasporto pubblico come i parcheggi ai suoi capolinea a essere finanziato dalla fiscalità; gli effetti del massiccio uso dell'auto privata sono ancora più pesanti in termini economici per la comunità (senza contare gli effetti delle emissioni). Il costo del biglietto del TPL copre circa il 35% del totale. Sarebbe sufficiente che chi usa l'auto coprisse (attraverso, ad esempio, proprio il pricing) la stessa quota di costi pubblici (pur tenendo conto della imposizione fiscale sul carburante) per ottenere una maggiore equità, produrre gettito e migliorare lo stato di molte città tra cui Varese che è vero non è Milano ma non è neppure Sondrio o Cervinia.

E a questo processo contribuirebbe, giustamente, di più chi più usa l'automobile.

Non ha significato accusare il pricing milanese di pesare senza ragione sulle tasche di chi abita fuori città: che senso ha reagire così davanti al forte inquinamento della metropoli lombarda.

Istituiscano gli altri Comuni lombardi il pricing: così facendo si farà solo un piacere ai polmoni della collettività.

Non corrisponde a verità pure l'affermazione secondo la quale il trasporto pubblico non può soddisfare la domanda.

Come tutti i meccanismi di internalizzazione dei costi esterni, il pricing , favorisce una scelta modale più razionale sia a favore del trasporto pubblico tradizionale, che di quelle forme innovative di mobilità, quali il Car sharing, che usano l'auto secondo principi di economia sociale. L'aumento delle risorse che alimenterebbero queste forme di trasporto pubblico (se ben governate) indurrebbe anche un miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta.

Non esiste un solo schema possibile di pricing (si paga sempre, comunque e dovunque).

Lo strumento è flessibile, può prevedere un certo numero di accessi o transiti liberi, essere modulato in base

a indicatori di congestione, alla tipologia del veicolo, fino agli schemi più innovativi, basati sui " crediti di mobilità ". L'evoluzione delle tecnologie darà un potente ausilio. Così è possibile, non solo mitigare eventuali effetti indesiderati o iniqui, ma anche ricercare lo schema più adatto alla realtà varesina.

Sono ancora pochi quelli disposti a considerare il pricing urbano come uno degli strumenti per migliorare una situazione rispetto a cui qualcosa si deve comunque fare e in fretta! Non bastano i mega ingorghi, la nostra città ridotta a parcheggio e cielo aperto, i giornali che proclamo l'emergenza ambientale (specie in inverno) locale e mondiale, gli scienziati che ricordano il futuro " buco energetico" per calmierare l'abitudine all'uso indiscriminato dell'auto e a far percepire l'urgenza di un'azione in tal senso. La tecnologia che sforna motori ambientalmente sempre migliori, non riesce a tamponare gli effetti, sulla salute e sulla qualità della vita di coloro che risiedono nelle città, dei ritmi di espansione non tanto del possesso (siamo vicini all'auto personale) quanto dell'uso dell'auto

Il successo delle applicazioni finora realizzate, non basta ad abbattere le diffidenze: ci sono ancora resistenze alla pedonalizzazione o alla realizzazione di reti di piste ciclabili o alla formazione di reti di corsie preferenziali a favore del trasporto pubblico o alla limitazione di circolazione nei centri storici, misura che si è dimostrata uno dei motori della riqualificazione urbana ed economica delle nostre città e che ha portato grandi benefici a molte categorie di cittadini.

Non si pretende che il **pricing urbano** diventi un credo; sarebbe già un grande risultato: **se si smettesse di demonizzarlo** (come anche si fatto a Varese e, generalmente in Lombardia, anche da Segretari di partito e da politici provinciali e regionali); se si ragionasse attorno a questa proposta razionalmente e se l'amministrazione varesina la prendesse in considerazione senza paure come uno strumento al pari di altri (tariffazione della sosta, Ztl, pedonalità, eccetera) acquisiti nella pianificazione della mobilità urbana come strumenti validi e non solo come uno spauracchio politicamente ingovernabile.

In attesa di riscontro porgo cordiali saluti.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it