

di Pierluigi Adami

Documento per la conferenza del 3 dicembre 2012 organizzata dal candidato sindaco di Roma Capitale prof. Alessandro Bianchi (urbanista, già ministro dei trasporti del secondo Governo Prodi).

Roma innanzi alla sfida del cambiamento

I prossimi anni saranno anni di trasformazioni profonde. Anni in cui assisteremo a cambiamenti importanti, sospinti dalla congiunzione delle due crisi, quella finanziaria e quella climatica.

Una cosa è certa: da quelle crisi non usciremo come prima. Quelle crisi impongono dolorose ristrutturazioni industriali, ma anche la messa in campo di soluzioni virtuose nella direzione della sostenibilità ambientale. In particolare la crisi climatica, con il riscaldamento globale che procede più velocemente delle peggiori previsioni e i cui effetti sono già evidenti anche nel nostro Paese, impone scelte drastiche di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Anche la città di Roma ha sottoscritto nel 2010 il Patto dei sindaci europei con impegni vincolanti sino al 2020. Una delle principali cause di emissioni di gas a Roma è il traffico dei troppi veicoli.

Il danno alla salute dovuto al traffico

Non è solo un problema ambientale. Già uno studio ufficiale dell'OMS e dell'Istituto di ricerca ambientale ISPRA aveva certificato pochi anni fa che l'inquinamento dell'aria nelle nostre città causa in Italia migliaia di morti ogni anno. Secondo una stima europea, l'aspettativa di vita nelle aree metropolitane più inquinate si riduce di due anni rispetto alla media nazionale.

Se, per motivi climatici, è Milano la città a più alta concentrazione di polveri e gas, Roma segue a ruota, con l'aggravante di avere servizi pubblici inadeguati e mezzi di trasporto inefficienti.

La classifica European City Ranking

Roma, nella classifica dell'European City Ranking è all'ultimo posto tra le principali città del vecchio continente. Un primato alla rovescia davvero poco nobile.

In particolare, Roma ha un altro primato poco invidiabile: il più alto numero di automobili procapite: 75 ogni 100 abitanti, il doppio della media europea.

Il confronto con la prima classificata, Berlino, è ovviamente impietoso. Ma è anche portatore di una speranza: perché la grande metamorfosi di Berlino a città modello europea è avvenuta nel giro di pochi anni, a partire dal 2005. Da allora, le emissioni di Berlino si sono dimezzate grazie ad una buona e lungimirante amministrazione.

A Roma, inutile negarlo, sarà tutto più complesso, anche con le migliori intenzioni. Tuttavia siamo convinti che una città ben governata, nei prossimi anni potrà cambiare in meglio il suo volto.

A Roma si è fatto poco e male

Sino ad ora, a Roma è stato fatto poco, e quel poco è tardivo ed è stato fatto male. Per quanto riguarda la mobilità, la delibera 242 del luglio 2011 ha sì introdotto nuove restrizioni al transito dei veicoli, ma è talmente contorta, tra deroghe e contro-deroghe. Nella delibera si trovano una serie incomprensibile di esenzioni: “per i motorini a 2 ruote, a quattro tempi, ma solo per i residenti in fascia verde” o per “le vetture e motocicli di interesse storico euro-0”. Con il risultato paradossale che vi sono veicoli storici con il motore rifatto, meno inquinanti, euro-1 o superiori, che, alla lettera, non godono di autorizzazione a circolare (riservata solo agli euro-0). Inoltre, si autorizza il transito ai “motocicli storici” e si dimentica il trasporto sanitario degli ammalati) che la sua stessa bizantina complessità ne limita l'efficacia.

Analogamente per i parcheggi a pagamento lungo le “strisce blu”, osteggiati dal sindaco Alemanno e invece strumento fondamentale per prevenire l'intasamento: tariffe complicate e variabili, orari diversi da zona a zona, la solita giungla delle esenzioni, rendono le norme inestricabili.

Prima regola: semplicità e trasparenza

E allora, qualsiasi cosa si farà, dovrà invece essere chiara, trasparente e comprensibile.

Anche l'informazione al cittadino è molto carente. Ad esempio, la maggioranza delle persone si accorge dello sfioramento dei limiti dell'inquinamento dell'aria solo dopo 7 giorni – in realtà i giorni sono 9 per la complessità della delibera – di sfioramenti consecutivi, quando il sindaco è costretto ad usare la flebile e inefficace misura delle targhe alterne.

E così i cittadini possono stare per oltre una settimana in una camera a gas senza saperlo. Dovrebbero usare accorgimenti, limitare i riscaldamenti, evitare di esporre i bambini nelle aree più trafficate, tenere le finestre chiuse. E invece per giorni respirano gas e polveri oltre i limiti e non lo sanno. Invece di pretendere che consultino il sito dell'Arpa, sarebbe opportuno, ad esempio, inserire l'informazione sull'inquinamento nelle previsioni meteo televisive regionali.

Sarà pertanto necessario semplificare la giungla di regole e di esenzioni per rendere tutto più comprensibile ai cittadini.

La transizione modale

A Roma serve un progetto di trasformazione della mobilità di ampio respiro. Quello prodotto dalla giunta Alemanno è una lista di buone intenzioni, con pochi atti concreti. Anzi, con le restrizioni introdotte alla tessera Metrebus e l'aumento dei costi, certo non si incentiva in cittadino a scegliere il mezzo pubblico. Non bastano azioni estemporanee e a costo quasi zero, servono scelte che incidano radicalmente sulle modalità di trasporto in città, per applicare quanto, già nel 1998, prescriveva il decreto del ministro Edo Ronchi sulla mobilità sostenibile.

Per sostenere la transizione modale dall'uso del mezzo privato a quello pubblico, elettrico, alla bicicletta, servono investimenti importanti, non bastano le buone intenzioni.

Una menzione a parte riguarda la promozione dello spostamento a piedi: una parte non trascurabile degli spostamenti a Roma avvengono entro un range di 3-4 Km, distanza percorribile anche a piedi, se ci fossero le condizioni ambientali adeguate.

Oggi non è piacevole camminare lungo marciapiedi “sgarrupati”, pieni di ostacoli, su arterie intasate e in mezzo al cemeneto. Liberando, almeno in parte, dalla morsa delle auto, alcune strade e piazze, si incentiva il sano andare a piedi.

Aree a “bassa emissione”

Bisogna puntare alla realizzazione di *Aree a bassa emissione*, zone pedonali dove si incentiva anche il risparmio e l'efficienza energetica, pedonali, abbellite con adeguato arredo, verde e fontane, per restituirle alla vita sociale, interconnesse da un sistema di piste ciclabili.

Incentivi per abbandonare l'automobile

A Roma, si sa, ci sono troppe auto. Anche l'occupazione del suolo pubblico per i parcheggi ha ormai superato ogni limite. Ogni famiglia ha ben più di un'automobile e persino più di una procapite talvolta. Bisogna dunque incentivare le persone a rinunciare almeno ad una delle proprie vetture. Certo, serve un trasporto pubblico efficiente per dare una valida alternativa, e se gli autobus non arrivano perché sono bloccati nel traffico, questa alternativa non funziona. Allora, bisogna rendere il servizio più veloce ed efficiente attraverso l'istituzione di nuove corsie preferenziali. Si possono valutare opzioni più severe, per cui alcune strade possano essere riservate ai mezzi pubblici. L'incentivazione all'abbandono del mezzo privato potrebbe utilizzare anche compensazioni economiche, riduzione delle tasse comunali o concessione gratuita di tessere per l'intera rete del trasporto pubblico. Va inoltre promosso e migliorato il servizio del *car sharing*, che oggi funziona con solo un paio di vetture nei circa 70 parcheggi cittadini, e il *car pooling*, dove alcuni cittadini che condividono un medesimo percorso o una tratta, si uniscono in un'unica autovettura.

Stop ai bus turistici

Altro fenomeno tipicamente romano è l'autorizzazione al transito dei bus turistici sino a ridosso dei monumenti storici. Non esiste che i grossi *torpedoni* arrivino sino al colonnato di San Pietro. Quel tipo di turismo mordi-e-fuggi non serve alla città, anzi la consuma inutilmente.

Autobus vecchi e inquinanti

Anche per quanto riguarda il trasporto pubblico c'è molto da fare.

La situazione del parco veicoli dell'ATAC non è buona: il 77% dei mezzi sono autobus diesel, i più moderni sono euro-4, già superati: a Berlino i nuovi acquisti saranno euro-6 (*low-emission-vehicle*) e tutti i mezzi più vecchi sono stati adeguati allo standard euro-5. Ma non c'è bisogno di guardare all'estero: a Milano dal 2011 girano 280 bus a tecnologia EEV (*enhanced environmental-friendly vehicle*) che inquinano meno degli euro-5, sono già in esercizio alcuni bus ibridi gasolio/elettrici, ed è in corso la sperimentazione di bus a idrogeno della Mercedes, costata 15 milioni, una parte dei quali finanziati con fondi UE, un'altra parte dalla Regione Lombardia.

Naturalmente, alla base di tutto vi dovrà essere una rinnovata "cura del ferro" – treni e nuovi tram – e l'elettrico - ove possibile anche filobus (oggi il trasporto pubblico elettrico è al 13% del servizio [\[1\]](#)). Gli anni a venire saranno gli anni delle vetture elettriche, ibride e, in prospettiva, a celle di combustibile: la città dovrà attrezzarsi per sostenere questo nuovo tipo di veicoli con adeguate infrastrutture di ricarica. Il piano sperimentale oggi in corso, sostenuto dall'ENEL, con alcuni punti di ricarica già attivati (solo per motocicli elettrici) e altri da attivare in ogni municipio, non è sufficiente.

I finanziamenti

Una trasformazione così radicale della mobilità a Roma richiederà ingenti investimenti. Ma, come abbiamo visto, non si tratta di *una possibile opzione*, ma di una stringente necessità. I fondi dovranno essere reperiti da un lato attraverso la razionalizzazione delle spese, la riduzione degli sprechi e delle consulenze inutili; dall'altra attraverso i finanziamenti europei e di una Regione Lazio rinnovata, più "sobria" e attenta ai problemi ambientali: si pensi che, con i 60 milioni di aumento dei contributi ai partiti deliberati durante i quattro anni della Giunta Polverini, si sarebbero potuti acquistare 300 nuovi bus EEV a bassa emissione. Inoltre, nell'ambito del SEAP (*Sustainable Energy Action Plan*) del 2011 Roma ha già previsto uno stanziamento di 5 miliardi di euro entro il 2020 per interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni inquinanti. È però necessario che questi "intenti" diventino azione amministrativa concreta e ci vuole volontà politica e collaborazione dei cittadini per portare avanti con determinazione dei piani che non possono più, ormai, restare sulla carta. {comments on}

[1] Fonte: Carta dei servizi di ATAC – Agenzia per la M