

Un sondaggio condotto dal quotidiano La Repubblica rivela che l'85% degli italiani considera le attuali misure di limitazione al traffico inadeguate per l'emergenza ambientale, con pochi benefici rispetto ai disagi causati. E all'estero? I metodi di dissuasione all'utilizzo dell'automobile nelle varie capitali sono assai diversificati, ma generalmente nel resto Europa anche picchi altissimi di smog difficilmente, anzi quasi mai, fanno scattare lo stop alle auto. Molti paesi dell'Unione battono l'Italia tre a zero per isole pedonali ben distribuite, trasporto pubblico efficiente e monitoraggio puntuale degli inquinanti, ma le sostanze che, superati i limiti, a Milano e dintorni obbligano a rinunciare all'auto, semplicemente tenute sotto controllo, in altre parole fanno statistica. Il sistema elaborato da Airparif, il gestore pubblico delle oltre 70 centraline di monitoraggio di Parigi, prevede limiti meno severi dei no-

stri e impone il **niveau d'alerte** solo quando lo smog raggiunge anche zone solitamente pulite: in pratica anche se sugli Champs Elysées si soffoca, l'ultima parola spetta ai valori registrati all'interno di un'area verde come il Bois de Boulogne. L'allarme rosso scatta quindi poche volte davvero: di solito si attende che vento e pioggia portino via un po' di gas e quasi mai diventa operativo il piano d'emergenza che, per un giorno, fissa limiti di velocità a 20 km/h, divieto d'accesso ai mezzi pesanti, con bus e metro gratuiti. Improbabile anche lo stop alle auto britanniche: la National Air Quality Strategy affida gli interventi all'analisi della qualità dell'aria annuale, piuttosto che a quella giornaliera. Le 30 centraline di Londra (108 nel Regno Unito) confermano che la city è abbastanza **traffica**: dopo l'introduzione del **road pricing**, la capitale ha mandato in pensione anche i caratteristici taxi-cab e pedonalizzato il West End, zona di uffici, teatri, cinema, negozi e locali. Tanto per dare un'idea dell'importanza del trasporto pubblico,

According to the Italian daily La Repubblica, 85% of Italians regard traffic restriction as insufficient for the environmental emergency with few advantages in comparison with troubles.

And abroad? Disparate are attempts at dissuasion but normally in the rest of Europe even high smog levels stop off cars hardly ever. Several EU countries win Italy 3-0 as per uniform pedestrian areas, proficient public transport and precise pollution monitoring, but those exceeding pollutants, stopping cars in Milan, are only statistically managed beyond the Alps.

The system by Airparif, public manager of the over 70 centralines in Paris, fixes less strict limits, imposing the niveau d'alerte when only pollution affects those typically fresh areas: actually with stifling Champs Elysées, reference values are those recorded at the green area of Bois de Boulogne. Seldom red warning starts: normally wind and rain are awaited sweeping some gases away. Rarely the state of emergency becomes effective fixing speed limit at 20 km/h, forbidding heavy vehicles access, free buses and metro, for a single day. British cars are unlikely to be stopped too: the National Air Quality Strategy's intervention relies on annual air quality rather than on daily results. The 30 London centrelines (108 in the United Kingdom) confirm that the city is busy enough: after road pricing, London also pensioned off the typical taxi-cabs and turned West End into a pedestrian precinct, offices, theatres, cinemas, stores and fashionable places area.

Just getting an idea of public transport's relevance, London Underground developed an over 400 km network with 357 stations. The comparison is not difficult (50 km in Milan) with our most efficient

la London Underground ha sviluppato una rete di oltre 400 km con 357 stazioni. Non è difficile il confronto con il nostro più efficiente metrò da 3 linee e 50 km, superato anche da alcune città del Sud-Europa con reti più estese delle nostre, come Madrid, Atene e Barcellona. La città catalana controlla solo gli inquinanti tradizionali (anidride solforosa, NOx, CO2 e polveri) e l'indice di qualità dell'aria che viene valutata in **pobra, millorable o bona**. Con aria **pobra**, la regione è ancora indecisa sugli interventi, ma comunica sempre con efficienza e rapidità la notizia ai cittadini. Grazie al vento frequente, rare sono le emergenze a Madrid: nei periodi critici le autorità obbligano solo a ritardare l'accensione del riscaldamento. Anche Bruxelles conta su pioggia e vento. Negli ultimi anni il traffico urbano è esploso, ma la soglia d'allerta per il CO2 si raggiunge solo rare volte d'inverno, mentre l'estate favorisce gli insoliti picchi di ozono. Con il crollo del muro, Berlino ha dimezzato il numero di auto circolanti (nella ex Germania est le famiglie motorizzate erano poche). L'ultimo blocco al traffico risale al 1991. Catalizzatori e filtri antiemissione per scarichi industriali hanno ridotto negli ultimi 15 anni la concentrazione delle polveri. Stoccolma ha introdotto il pedaggio urbano nelle ore di punta e vieta di tenere il motore acceso in folle per più di un minuto. Amsterdam pratica sgravi fiscali a chi va al lavoro pedalando: bonus per chi percorre in bici almeno 10 km al giorno per 3 giorni alla settimana. Oltre all'adozione di carburanti più puliti ed al potenziamento di infrastrutture e trasporto pubbli-

co, il provvedimento tuttavia più gettonato in Europa sembra proprio quello della **gabella**. Si legge **road-pricing** o **congestion charge**, ma si traduce **tassa di transito**: il primato spetta alle auto dei norvegesi di Oslo che dal 1990 pagano tutti i giorni, 24 ore su 24. La tariffa è di 2 € a passaggio e raddoppia per i mezzi pesanti (previste addirittura forme di abbonamento): il traffico è diminuito del 5% così come i tempi di viaggio, sia del trasporto privato che pubblico, grazie anche al miglioramento infrastrutturale, finanziato proprio con gli introiti dei ticket. Il modello è stato applicato anche a Trondheim, sempre in Norvegia, perla dello sci nordico. Numerosi gli studi di fattibilità anche in Italia, dove l'unico esperimento è partito da Genova nel 2003 con una riduzione degli ingressi del 38%. Insieme a Bristol, Helsinki, Edimburgo, Trondheim, Goteborg e Copenhagen, Genova e Roma sono inserite nel progetto europeo PROGRESS (www.progress-project.org) che coinvolge 8 città chiamate a testare per un periodo di circa un anno sistemi di road-pricing applicati con tecnologie e modalità differenti. Purtroppo Roma è tra le città più inquinate dell'UE, ma peggio di noi stanno Londra ed Atene.

Per uscire fuori dal groviglio dei più disparati regolamenti, la fedele ed ecologica auto a gas mette proprio tutti d'accordo.

■ Noemi di Leonardo

subway also won by Southern Europe cities as Madrid, Athens and Barcelona. The Catalan town analyses only fixed pollutants (sulphur dioxide, NOx, CO2 and particles); air quality is expressed as **pobra, millorable or bona**. Catalonia is still fairly undecided what to do in case of **pobra** air but quickly and ably informs its citizens. Thanks to frequent wind, emergency is unusual in Madrid also: during critical periods, heating system starting has only to be delayed. Brussels relies on wind and rain too. During the last years urban traffic has broken out, but hardly the CO2 alert threshold is reached in winter, while summer favours ozone peaks. Berlin halved the vehicles number after the Wall fall (motorized families were not so much in East Germany). Last stop was in 1991. Catalysts and industrial wastes filters have reduced particles concentration in the last 15 years. Stockholm has adopted road pricing in rush hours. Engine on is forbidden in neutral for more than one minute.



La Grand Place a Bruxelles

The Grand Place in Bruxelles

Amsterdam grants tax relief for workers cycling at least 10 km/d 3 days a week. Cleaner fuels adoption and

public transport upgrading are under way, but in Europe undoubtedly toll (or road pricing or congestion charge) is the favoured measure. In Oslo it has been enforcing since 1990, every day, 24 hours: ticket costs about 2 €/transit (4 € for heavy vehicles) but passes are even possible. Congestion decreased of 5% so as run times, both for public and private transport, thanks to the development of infrastructures too funded though ticket takings. Model has been cloned in Trondheim, the famous winter ski resort. A number of feasibility studies have been carried out in Italy, where a single trial were experienced in Genoa in 2003: transit reduction of about 3%. Bristol, Helsinki, Edinburgh, Trondheim, Goteborg, Copenhagen, Genoa and Rome join the European program mme PROGRESS (www.progress-project.org) involving towns for road-pricing for 1 year to be test, with different technologies and methods. Unfortunately Rome is one of the most polluted town in the European Union, worse than we London and Athens. To escape the tangle of dissimilar rules, the faithful and ecological gas powered car represents the top way out. ■



Uno degli agenti della Polizia Metropolitana addetti alla vasta area pedonalizzata di Londra.

One of the policemen in the pedestrian area in London.

Limitazioni del traffico

Quelli italiani i provvedimenti più severi

Traffic limit Italians do it... at strictest