



LEGAMBIENTE
Comitato Regionale Toscano

Documento di settore
MOBILITA'

Congresso Regionale Toscano
Empoli, 24/25 novembre 2007

TRASPORTI E INQUINAMENTO: DAL PM10 ALLE TERZE CORSIE E ALL'ALTA VELOCITA', FINO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

A cura di Maurizio Da Re e Paolo Balestri

Legambiente Toscana è da sempre critica sulla politica antismog e dei trasporti della Regione Toscana e dei Comuni e continua ad opporsi ai costosi e inutili grandi progetti infrastrutturali, chiedendo invece maggiori impegni per la mobilità sostenibile e per la qualità dell'aria.

PM10 E INQUINAMENTO ATMOSFERICO

Per ridurre il PM10 nell'aria delle città toscane, Legambiente si è battuta per limitazioni del traffico diretti non solo verso i veicoli non catalizzati, ma soprattutto verso i diesel vecchi e nuovi, che inquinano molto di più di quelli a benzina: secondo stime Arpat, un auto o furgone merci diesel euro 1 o euro 2, immatricolato fra il 1994 e il 2001, inquina mediamente quasi 4 volte di più di una vecchia auto a benzina euro 0 ante 1993, bandita in questi ultimi anni nelle città della Toscana.

La politica antismog è delegata dalla Regione ai Comuni e quindi la responsabilità è in primo luogo dei Comuni e dei sindaci che spesso rinnegano i protocolli concordati con la Regione, applicando in parte e derogando i divieti e gli interventi previsti.

Occorre un mix di politiche di disincentivo alla circolazione dei mezzi più inquinanti e incentivi per la loro sostituzione: ad esempio limitazioni dei veicoli commerciali diesel, a partire dai centri storici e dalle ZTL, con politiche di regolamentazione del carico-scarico merci e in parallelo incentivi per furgoni e taxi ibridi, elettrici e a metano.

Legambiente ha criticato la politica contraddittoria degli incentivi "ecologici" e in particolare delle trasformazioni a GPL delle auto a benzina, la cui efficacia ambientale per la riduzione del PM10 è stata messa in dubbio anche dal CNR e dall'Arpat, che ha fornito dati preoccupanti sulle auto convertite che possono marciare sia a benzina che a GPL o metano. Secondo questi dati la riconversione non abbatte lo smog: le polveri (pm10) restano uguali, il monossido di carbonio (CO) diminuisce solo del 6% (cresce del 30% se si continua con la benzina), gli idrocarburi incombusti (Hc) crescono del 50%. Diminuisce solo il benzene. Ce ne è abbastanza da far pensare che gli incentivi per il GPL dati dai Comuni della Toscana e finanziati dalla regione siano state (e continuino ad essere) risorse finanziarie buttate al vento. Così come c'è da temere che queste trasformazioni siano state un espediente per le amministrazioni comunali per permettere comunque la circolazione di auto non catalizzate nonostante i divieti concordati con la Regione.

Legambiente ha più volte ribadito che serve un impegno maggiore sul traffico, perché nella lotta allo smog siano coinvolti finalmente anche gli assessori alla mobilità e ai trasporti dei Comuni toscani e della Regione, perché si facciano corsie preferenziali per il trasporto pubblico, la regolamentazione e i piani delle merci, la realizzazione di piste ciclabili, l'istituzione di aree pedonali, l'installazione di filtri anti/particolato agli autobus e ai camion.

Legambiente ha anche chiamato in causa anche Società Autostrade per l'inquinamento da PM10 causato dalle emissioni di mezzi diesel pesanti circolanti sulle autostrade, come camion e tir, che sono i maggiori produttori di polveri sottili, chiedendo a Regione e Comuni toscani l'apertura di una trattativa con la 'Società Autostrade per l'Italia' e il suo coinvolgimento nel finanziamento e realizzazione di interventi contro lo smog e per la mobilità sostenibile.

DALLA TIRRENICA ALLE TERZE CORSIE

Se da un lato firma un accordo per la riduzione dello smog, dall'altro la Regione si impegna per il "Corridoio Tirrenico" e per nuove terze corsie autostradali sull'A1 da Firenze fino a Barberino e a Incisa, sulla A11 fra Firenze e Pistoia, sull'A12 fra Viareggio e Sarzana, con l'illusione di fluidificare e mettere in sicurezza la circolazione di auto e tir, ma con il risultato di attrarre nuovo traffico e aumentare lo smog, con impatti ambientali notevoli. Si ricorda ancora la realizzazione in corso della Variante di Valico, della terza corsia nell'area fiorentina e della relativa 'opera connessa' del bypass del Galluzzo (sul quale vigila addirittura un coordinamento delle associazioni ambientaliste), così come i progetti di sviluppo di aeroporti come Ampugnano con l'allungamento della pista e Firenze con la pista di rullaggio. Anche nel settore ferroviario le grandi opere

prevalgono nella politica della Regione, penalizzando il trasporto locale. Continua la costruzione dell'Alta Velocità ferroviaria in Mugello e stanno partendo i cantieri per lo "Scavalco" di Castello, a cui seguirà il sottoattaversamento di Firenze.

Il progetto dell'autostrada tirrenica sarà a breve all'esame del CIPE. Legambiente ribadisce la sua posizione: la soluzione più economica e più sostenibile per risolvere la problematica infrastrutturale del Corridoio Tirrenico è l'adeguamento della Statale Aurelia a tipologia autostradale, con costi di gran lunga inferiori rispetto alla realizzazione di una nuova autostrada tirrenica. I soldi per realizzare l'opera non ci sono (e con il *project financing* significa far lievitare considerevolmente il futuro pedaggio) e che l'unico risultato realisticamente raggiungibile in tempi rapidi è la messa in sicurezza dell'Aurelia. Il vero problema del Corridoio tirrenico era e resta la messa in sicurezza dei tratti a sud di Grosseto, ancora a due corsie e con ingressi a raso, dove la mortalità per incidenti stradali è doppia rispetto alla media nazionale sulle statali. Ecco perché il progetto Anas di adeguamento dell'Aurelia resta l'unico progetto di buonsenso.

Sulla Tirrenica (e sull'Alta Velocità) è purtroppo illuminante la recente posizione espressa dal sindaco di Livorno, Alessandro Cosimi, che ha testualmente dichiarato: *"Se Livorno vuol far diventare il suo porto uno snodo decisivo verso il Nord, il Mediterraneo ma anche verso la lontana Asia, ha assolutamente bisogno di collegarsi con il nodo fiorentino dell'alta capacità/velocità ferroviaria ma anche con il sud, attraverso il corridoio autostradale tirrenico...l'interesse di Livorno è quello di una completa realizzazione dell'opera, da Rosignano a Civitavecchia"*.

Legambiente ha espresso forte preoccupazione per il progetto di terza corsia sul tratto Firenze/Prato/Pistoia dell'autostrada A11, Firenze/Mare. Si punta infatti alla realizzazione di un'opera che porterà ad aumentare e a distribuire le file di automobili e camion su tre corsie invece che su due, attraendo ancora più automobili e congestionando ancora di più tratti già critici come l'ingresso a Firenze/Peretola e il tratto di attraversamento di Prato. Secondo Legambiente è inaccettabile che con la scusa dell'intersezione di infrastrutture autostradali e stradali, si prevedano anche nuovi interventi come la terza corsia per la FI-PI-LI, nel tratto Firenze-Lastra a Signa, la terza corsia nel tratto restante dell'A11, nuovi caselli a Prato e Pistoia, la seconda tangenziale di Prato e magari la circonvallazione Nord di Firenze, il cosiddetto "Tubone" o fra qualche anno la bretella autostradale del Mugello. Si piange la mancanza di risorse finanziarie e si ricercano almeno 300 milioni di euro per questa terza corsia, quando si finanziano poco o nulla le infrastrutture su rotaia, ferrovie e tramvie. Infatti se guardiamo al complesso degli investimenti pubblici (ossia dello Stato, della Regione, degli Enti locali e delle aziende concessionarie) anche in Toscana si privilegia di gran lunga, come nel resto del paese, il trasporto su gomma e lo sviluppo delle infrastrutture stradali.

FERROVIE REGIONALI E ALTA VELOCITA'

Agli "Stati generali sostenibilità" il presidente della Regione Martini ha prodotto un documento, "il decalogo della sostenibilità", indicando in 10 punti le principali azioni per una Toscana più sostenibile. Fra queste azioni ha ribadito che *"l'obiettivo è quello di arrivare nel 2013 a trasportare sul treno almeno 500mila passeggeri al giorno... con gli interventi sull'Alta Velocità saranno messe a disposizione del trasporto locale, una serie di linee ferroviarie oggi utilizzate a scala nazionale"*.

A questo proposito nel dicembre scorso Legambiente Toscana ha realizzato un dossier sulla metropolitana ferroviaria di superficie nell'area fiorentina con dati e analisi sullo sviluppo dei treni regionali in base agli accordi stipulati sull'Alta Velocità fino dal 1995. Dal dossier è emerso che il sottoattraversamento dell'Alta Velocità non sarebbe necessario per i treni dei pendolari perché già a fine 2007, con il completamento di Memorario e con gli attuali nuovi binari di superficie, ci sarebbe un numero di treni regionali e metropolitani in quantità superiore rispetto a quelli previsti e simulati da Ferrovie e Regione con la "liberazione dei binari di superficie" nel 2012-2015. Per i prossimi anni sarebbe possibile garantire una certa flessibilità fra i futuri treni dell'Alta Velocità e i treni regionali per la disponibilità promiscua dei binari di superficie e per il doppio voltaggio dei locomotori dei treni veloci. L'introduzione futura dei Treni Alta Velocità, con percorso transitorio sui binari di superficie non deve infatti penalizzare i treni regionali, perché la promiscuità sarà

possibile non solo nella galleria San Donato sulla Direttissima, ma anche altrove, grazie al nuovo quinto binario nella direzione Rifredi/Prato e ai nuovi terzo e quarto binario nella direzione Campo di Marte – Santa Maria Novella. Tali indicazioni però stanno per essere contraddetti dalla Regione e da RFI, perché non un solo treno diretto in più per Firenze è previsto con il prossimo ‘Memorario’ di dicembre, penalizzando così i pendolari che provengono dal Valdarno superiore e dall’aretino con il conseguente raddoppio dei tempi di percorrenza: è questo l’effetto dell’Alta Velocità a Firenze, perché non si vogliono altri nuovi treni regionali sulla linea direttissima, dedicando solo ai treni veloci due dei quattro binari di superficie nel tratto fino al futuro tunnel di Campo di Marte. Rischia perciò di essere persa in partenza la scommessa della Regione di aumentare i viaggiatori fino a 500mila nel 2013: il sottoattraversamento dell’Alta Velocità non porterà ulteriori treni metropolitani e nuovi pendolari in arrivo da Pontassieve e dal Mugello, dal Valdarno e da Arezzo, grazie all’imbuto che si creerà prima del tunnel, a Rovezzano, con il bivio di interconnessione in costruzione e due dei quattro binari di superficie che si vogliono dedicati solo ai treni veloci.

Rispetto al nodo fiorentino dell’Alta Velocità di Firenze Legambiente ha espresso le sue critiche e anche la sua contrarietà, perché nasconde molte ombre e molte criticità. Innanzitutto è un progetto molto costoso, 900 milioni di euro, che potrebbero diventare molti di più. E in questa fase di grandi difficoltà economiche dello Stato e delle stesse Ferrovie è un paradosso affrontare una così grande spesa, quando mancano le risorse per il trasporto ferroviario regionale. Il tunnel e la stazione sotterranea hanno inoltre un forte impatto ambientale, perché nel sottosuolo incontrano la falda acquifera in più punti e perché esiste un rischio di possibili cedimenti dei palazzi sovrastanti, in più parti della città, da piazza della Libertà alla Fortezza da Basso. C’è pure il problema della cantierizzazione, con le interferenze con gli altri lavori in città, a partire dalle varie tramvie, con rischio di intasamento continuo del traffico cittadino.

Anche la cosiddetta “Alta Capacità” diventa insostenibile, perché il trasporto delle merci su rotaia da Livorno e Guasticce verso il nord Italia ed Europa, passando per Firenze, presuppone un fortissimo sviluppo del porto e della sua attrazione verso nuovi grandi traffici commerciali dall’Asia, senza quindi favorire il cosiddetto “cabotaggio” delle merci e le “autostrade del mare”, di cui ci sarebbe invece estremo bisogno.

IL CASO DELLA TRAMVIA DI FIRENZE

Domenica 17 febbraio i fiorentini voteranno per il sì o per il no alla tramvia. Sono due referendum consultivi, chiesti dal capogruppo dell’Udc in Consiglio Comunale: uno per le modifiche progettuali alla linea 3, quella verso Careggi, e l’altro per la linea 2, che passerà da piazza Duomo, mentre non è coinvolta la linea 1, da Scandicci, l’unica in stato avanzato di costruzione. Legambiente da sempre è a favore del potenziamento del trasporto pubblico e quindi appoggia in modo convinto il sistema tramviario di Firenze, ritenendolo uno dei passaggi strategici verso la soluzione dei problemi della mobilità di Firenze. Legambiente Firenze ha deciso nel suo recentissimo congresso *"di sostenere l'opzione in favore della realizzazione di tali progetti, impegnandosi in modo autonomo e da protagonista, a illustrare le ragioni del NO ai due quesiti referendari"*. Legambiente Firenze è intervenuta più volte, anche con un’assemblea pubblica per la pedonalizzazione pre/tramvia del centro storico, per sollecitare il Comune a una migliore progettazione e una cantierizzazione ‘sostenibile’ della tramvia, a partire dalla presentazione quasi un anno fa di un ‘decalogo’, con le proposte su quelle che sono ancora oggi le criticità legate alla realizzazione di una tramvia “normale”, con un *"contributo costruttivo a superarle per vedere realizzata una tramvia efficiente, efficace e funzionale"*: dal “Piano Straordinario della comunicazione e dell’informazione” al “piano dell’intermodalità”, dal “piano della sosta” al “piano delle merci”, da “soluzioni progettuali ecologiche e interventi per la riduzione del traffico privato” alla “compensazione ambientale tramite i proventi di un contributo di scopo, per opere ambientali e di riqualificazione urbana”. Legambiente è anche intervenuta, insieme alle altre associazioni ambientaliste locali, per proporre il salvataggio dal taglio degli ormai famosi alberi di viale Morgagni, a Careggi, indicando nella realizzazione di una zona a traffico limitato e nella riduzione di una corsia del traffico privato le possibili soluzioni progettuali alternative.

CAMBIAMENTI CLIMATICI, PETROLIO E TRASPORTI

Si deve intervenire strategicamente sul sistema dei trasporti soprattutto per i “cambiamenti climatici” e per il rispetto dei parametri di Kyoto. Finora è stato poco evidenziato nel dibattito ambientale il binomio Trasporti-Cambiamenti climatici, mentre le emissioni di gas ad effetto serra aumentano ogni anno sempre più proprio nel settore trasporti.

L'Italia, aderendo al Protocollo di Kyoto si era impegnata nel quinquennio tra il 2008 ed il 2012 a ridurre le proprie emissioni di gas climalteranti del 6,5% rispetto al 1990, contro una media dell'Unione europea (quando era a quindici paesi) del 8%. In realtà le emissioni (vedi Ferrara Farruggia “*Clima: istruzioni per l'uso*”) del nostro paese sono al 2003 aumentate del 13% e sicuramente l'obiettivo proposto, ancorché minimo, non sarà raggiunto. Inutile osservare che il settore che maggiormente ha contribuito a tale aumento delle emissioni di CO₂ è il settore trasporti, principalmente quelli su strada, che secondo APAT tra il 1990 e il 2005 segnano un aumento di emissioni del 26,5%.

La Regione Toscana ha sempre rivendicato un ruolo proprio autonomo nel rispetto e nell'applicazione del Protocollo di Kyoto, ma è proprio in questo campo quello del controllo delle emissioni e significativamente del traffico che la nostra politica regionale non è diversa da quella nazionale ed infatti (Segnali ambientali in Toscana 2005) le nostre emissioni sono aumentate al 2002 del 4,8%. Non solo continua la costruzione e l'ampliamento delle grandi infrastrutture che porteranno negli anni ad un aumento del traffico e quindi delle emissioni. Ora il problema evidente è che dalle emissioni di gas climalteranti stanno già avvenendo gravi cambiamenti climatici e che le prospettive nei prossimi anni richiederanno impegni di tutti e significativamente dei paesi sviluppati di riduzione delle emissioni che dovranno essere ancora più cospicui di quelli proposti dal Protocollo di Kyoto. Ovviamente ci pare che da questo punto di vista la proposta di contabilizzare il recupero di emissioni tramite il sequestro che avviene nei sistemi forestali sia impegno largamente insufficiente. Legambiente è convinta che la strada per ridurre in maniera significativa le emissioni sia la riduzione dei bisogni della mobilità, il contenimento del traffico e lo spostamento di quote di questo dalla gomma alla rotaia e al cabotaggio.

Seppure esista nella nostra regione un impegno in questo senso, esso non è in grado di determinare risultati significativi nei prossimi anni. Quindi questa è una sfida che noi lanciamo al governo della Regione Toscana.

In questo periodo la corsa del prezzo del petrolio pare destinata a superare il costo dei 100 dollari al barile. E' evidente che questa impennata dei prezzi è determinata da tanti fattori, primo fra tutti l'aumento della domanda che viene dalle economie dei paesi continenti come Cina e India e dalla situazione di instabilità politica del Medio oriente e dai climi di guerra che girano per il mondo, ma di sicuro vi è anche il fatto che l'aumento del costo viene anche e soprattutto dalla domanda dei paesi industrializzati da tempo che non solo non stabilizzano la loro domanda, ma invece continuano a farla crescere. Da questo punto di vista scommettere su nuove infrastrutture significa anche pensare ad un meccanismo di sviluppo che quasi sicuramente nei prossimi anni potrebbe trovarsi senza gli utenti che gli studi attuali propongono. Di più scommettere su un aumento lineare della mobilità significa anche scommettere sull'aumento del prezzo del petrolio proprio perché scommette sull'aumento della domanda quando invece si sa che oramai l'offerta non è più destinata a crescere.

CHE FARE?

Sui trasporti e sulla lotta antismog occorre un radicale cambio di marcia: Regione, Province e Comuni devono scegliere se puntare a grandi e costose infrastrutture come alta velocità, autostrade e terze corsie, allungamenti di piste aeroportuali, o se puntare invece e investire davvero sul trasporto pubblico e su forme di mobilità sostenibile. Legambiente ribadisce che per ridurre in maniera significativa le emissioni inquinanti e climalteranti si debba riconvertire i trasporti, ridurre i bisogni della mobilità, contenere il traffico e spostarlo dalla gomma alla rotaia e al cabotaggio. In questa direzione molteplici sono quindi gli interventi possibili, tra loro coordinati: il trasferimento su ferro e su acqua della gran parte del trasporto merci e passeggeri; la riduzione della mobilità

privata attraverso l'estensione delle aree pedonali; la tariffazione della sosta, l'attivazione di servizi di car-sharing e car-pooling; il potenziamento dei trasporti pubblici, soprattutto in ambito urbano; lo sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale, attraverso piste ciclabili, parcheggi protetti e noleggi. Nello stesso tempo è necessario intervenire nell'ambito di tecnologie di trasporto, incentivando sia l'adozione di biocombustibili e di carburanti a basso contenuto di carbonio, come il metano, sia l'introduzione di veicoli a bassa o zero emissione come ibridi, elettrici e a metano.

Nelle previsioni di sviluppo della mobilità regionale su gomma comunque non bisogna dimenticare che una attenta valutazione del costo del carburante dovrebbe portare nei prossimi anni ad una diminuzione della mobilità su strada e quindi occorre anche in questa ottica ridurre significativamente le previsioni di aumento della mobilità. Negli scenari futuri è più che probabile che il prezzo del petrolio sarà destinato ad oscillare (ossia il raddoppio del costo del greggio degli ultimi sei mesi è da considerarsi non definitivo), ma sicuramente la tendenza al rialzo del costo delle fonti fossili e significativamente della benzina sarà confermata come dato prevalente.

Infine può essere utile riprendere e ricordare le indicazioni contenute nel recente e dettagliato decalogo di Legambiente nazionale destinati ai "sindaci coraggiosi", perchè intraprendano concretamente azioni antismog e per la mobilità sostenibile:

1. Favorire i mezzi pubblici con corsie preferenziali e percorsi in sede protetta su tutte le vie di accesso alle città: l'obiettivo deve essere quello di trasformare in corsia preferenziale almeno il 50% della rete di trasporto pubblico cittadino;
2. Diversificare le tariffe dei parcheggi a pagamento, aumentando i ticket nelle zone meglio servite dai mezzi pubblici;
3. Introdurre un sistema di pedaggio per l'ingresso nei centri storici (*road pricing*);
4. Incentivare l'uso di taxi collettivi, car-sharing, bus a chiamata, car-pooling: differenziare, in sostanza, l'offerta di trasporto mediante l'introduzione, la valorizzazione e il potenziamento di alcuni servizi altamente innovativi;
5. Promuovere la mobilità ciclabile realizzando piste non solo per lo svago;
6. Istituire zone a traffico limitato che abbraccino integralmente i centri storici cittadini e realizzare un'isola pedonale in ogni quartiere;
7. Individuare strade dove vietare la sosta e la fermata, lungo le arterie di maggior traffico al fine di fluidificare la circolazione;
8. Aumentare il numero dei convogli ferroviari che collegano i paesi limitrofi alle città capoluogo e incentivare il loro utilizzo con agevolazioni ai cittadini;
9. Intensificare l'attività di controllo dei vigili urbani.
10. Attuare una corretta pianificazione territoriale con l'obiettivo di realizzare un'armonica e funzionale integrazione tra tutte le modalità di trasporto: auto, metro, tram, ferrovie locali, taxi, bus, biciclette, pedoni. Ad esempio ricorrendo a sistemi tariffari integrati e a forme di pagamento più comode e innovative (smart card, biglietti elettronici, etc.)

Si deve in conclusione facilitare e accompagnare il pragmatismo degli amministratori a tutti i livelli, affinché adottino scelte concrete e sostenibili, come succede in altre città europee, e Legambiente può e deve avere un ruolo catalizzatore importante per intervenire sia in ambito locale che regionale.