

UN PIANO MARSHALL ANTISMOG

di **Massimiano Bucchi**

Due grandi temi di questi giorni – le vittime della strada e l'inquinamento urbano – hanno un fattore in comune: le auto. Partiamo da qualche dato. In Italia il numero di autoveicoli in circolazione supera i 39 milioni: con oltre 60 auto ogni 100 abitanti, neonati compresi, siamo il popolo più motorizzato d'Europa (ben davanti alla Germania, storicamente nota per la produzione di auto). Il

numero è sempre aumentato, alla faccia di ogni crisi economica: trent'anni fa c'erano 50 auto ogni 100 abitanti, sessant'anni fa meno di 5 ogni 100 abitanti. Sono numeri che fanno a pugni con le caratteristiche dei nostri centri urbani, quasi tutti concepiti in epoche ben anteriori alla diffusione dell'auto, e soprattutto con una sensibilità sempre più forte per i problemi ambientali e le conseguenze negative per la nostra salute.

Per rispondere a questa emergenza, i Comuni si limitano a misure blande come il tentativo di limitare la circolazione alle auto più vecchie e

inquinanti. Ma i numeri pubblicati qualche giorno fa dal *Corriere del Veneto* sono impietosi: sanzioni praticamente inesistenti e decine di deroghe: per gli anziani, per chi va al lavoro, per i sacerdoti e naturalmente per accompagnare i bambini a scuola (chi ha vissuto all'estero sa che solo in Italia vige l'abitudine di accompagnare in auto a scuola studenti di sana e robusta condizione fisica fino alla maggiore età).

continua a pagina 2

● L'editoriale

Un Piano Marshall per lo smog

Edel tutto evidente come i Comuni non siano in grado di imporre e far rispettare alcuna restrizione: sono troppo vicini ed esposti alle lamentele e alle richieste dei concittadini (e dei commercianti) elettori. La sfida della salute e della sicurezza non può che essere affrontata a livello nazionale. Il nostro premier ha più volte annunciato l'esigenza di un «Green New Deal», un nuovo patto per l'ambiente. Il timore è che ci si fermi alla solita lista di incentivi e disincentivi. Incentivi per rinnovare il parco auto ne sono stati dati molti già in passato: servono a sovvenzionare l'industria automobilistica, non a migliorare la sicurezza o la qualità dell'aria. Più che un

Green New Deal servirebbe un Piano Marshall: un massiccio investimento in mezzi pubblici a basso costo e impatto ambientale (alcune città hanno iniziato a farlo con le tramvie), restrizioni progressive alla circolazione, parcheggi di interscambio, piste ciclabili. Gli investimenti si ripagherebbero in nuova e duratura occupazione, sicurezza, qualità della vita, risparmio in costi sanitari.

Non si ha il coraggio e la visione di proporre un simile piano? Rassegniamoci allora al costo quotidiano che l'auto ci impone in termini di vite umane e salute collettiva. Ma ci si risparmii almeno il gioco delle parti, le limitazioni al traffico cervellotiche e di

facciata, le proroghe e le deroghe. A proposito, in Europa c'è una città con più abitanti di Venezia, Verona e Padova messe insieme, dove nel 2019 c'è stata una (1) sola vittima di incidenti stradali: Oslo.

Massimiano Bucchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-9%, 2-9%