



A cura di Assoutenti,

Mentre scrivevamo queste note, alcuni fatti nuovi sono intervenuti a proposito della c.d. "Fascia Verde", che ci hanno indotto a rivedere diversi punti dello scritto. La "Fascia Verde" è una Zona a Traffico Limitato (ZTL) molto ampia, che arriva quasi fino al G.R.A., in cui è vietato l'accesso ai veicoli più vecchi. Possono circolare solo quelli

più recenti.

Che è accaduto in questi ultimi giorni? Sono stati presentati alcuni ricorsi, che ad un primo esame appaiono manifestamente fondati, con cui si contesta che la distinzione per vetustà del veicolo è discriminatoria sotto diversi profili. L'amministrazione comunale, da parte sua, ha approvato una nuova delibera sulla Fascia Verde, con cui manifesta irrigidimento sul punto (ordinanza numero 27, firmata dal sindaco, Roberto Gualtieri, dello scorso 28 febbraio). L'ordinanza elenca tuttavia una serie di deroghe al divieto per i mezzi delle forze dell'ordine, del servizio pubblico, i mezzi per il trasporto dei rifiuti urbani, ecc.

Chiariamo subito un punto. Assoutenti Lazio è da sempre a favore del trasporto pubblico, del suo potenziamento, della realizzazione di nuove infrastrutture, di una pianificazione della mobilità che veda al centro il trasporto pubblico e la mobilità pedonale e ciclabile; e nel contempo per una riduzione degli spazi urbani occupati dalle automobili, per destinarli invece a corsie preferenziali, sedi tramviarie, piste ciclabili, marciapiedi e isole pedonali.

Pertanto le osservazioni di Assoutenti Lazio sul tema Fascia Verde sono al di sopra di ogni sospetto. Non si tratta chiaramente di una difesa degli automobilisti, bensì di difendere la libertà di fare a meno dell'automobile, la quale passa per la realizzazione di valide alternative (Piano Tram in testa) e non per la spinta all'acquisto di automobili più recenti.

Cosa prevede la disciplina Fascia Verde? Si impedisce l'accesso ai veicoli più vecchi al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico. La distinzione fra veicoli più vecchi e più recenti al momento viene effettuata in base all'appartenenza alle varie classi c.d. "Euro", che indirettamente si riferiscono alle varie età.

Ci si pone la domanda: ma un provvedimento del genere è efficace per lo scopo dichiarato? E qui nascono i dubbi. Innanzitutto, ormai il problema principale della circolazione dei veicoli a motore, più che le emissioni, è l'ingombro. L'occupazione di spazio ed il consumo di suolo sono problemi seri. E non solo, i veicoli sono sempre più grandi e più numerosi. Non c'è posto per collocarli tutti quanti; ed ogni ipotesi di aumentare ancora gli spazi a loro disposizione ne attira più di quanti dovrebbe smaltirne, per il noto principio della domanda indotta.

Per Assoutenti si dovrebbe pensare di ridurre il numero di veicoli, investendo sulle alternative: trasporto pubblico, facilitazioni per pedoni e ciclisti, servizi per la mobilità (come car sharing, noleggio, condivisione, scuolabus, ecc.). Ma anche sotto il profilo delle emissioni, quel che influisce è il numero complessivo dei veicoli, più che le emissioni del singolo. Anche qui si dovrebbe mirare piuttosto a ridurre il numero, offrendo servizi di trasporto pubblico più competitivi.

Poi la distinzione dei veicoli in base, sostanzialmente, all'anzianità degli stessi va verificata scientificamente. Comunque, al di là dei dati di omologazione, (alla luce della nota vicenda Volkswagen-dieselgate ove furono accertati consumi superiori anche del 50% rispetto a quanto dichiarato dalle case automobilistiche), occorre

migliorare i controlli sulle emissioni dichiarate. Non sempre gli studi sono concordi. Forse è più una questione di manutenzione che di età del veicolo. Ma non c'era già la revisione più frequente, per i veicoli meno nuovi?

Una riflessione a parte meritano i veicoli storici. I veicoli storici sono da considerarsi beni culturali, tutelati dall'art. 9 della Costituzione, e non "rottami ambulanti" come sembrano credere taluni.

Secondo le statistiche (dati MTCT), a Roma le auto storiche certificate sono appena 9.945 su un totale di oltre 4 milioni di veicoli (esattamente 4.040.078). Vale a dire, una quota pari allo 0,25% del totale dei mezzi esistenti, e che percorrono all'anno lo 0,014% dei chilometri sul complessivo di tutti i veicoli. Uno zerovirgola del tutto irrilevante per le emissioni. Un blocco assolutamente inutile, in nome di una "pericolosità" concretamente inesistente. Macchine, peraltro, usate solo sporadicamente, oltre che mantenute costantemente in efficienza dai loro proprietari.

RESIDENTI

Il provvedimento appare punitivo proprio nei confronti di chi fa un uso limitato dell'automobile: le auto vecchie dei residenti nei quartieri semicentrali sono ancora funzionanti proprio perché vengono usate poco! Inquina molto di più chi scorrazza ad alta velocità sul Raccordo Anulare o sulle tangenziali tutti i giorni con la sua auto Euro 6 o 7,

che non il residente dei quartieri semicentrali che gira con i mezzi pubblici e prende la macchina ogni tanto.

Inoltre, a differenza di provvedimenti quali tariffazione della sosta e Z.T.L., qui non si tratta di regolamentare l'uso delle aree e di inibirne alcune alla circolazione in tutto o in parte, al fine di disincentivare l'uso dell'automobile, perché non c'è alcuna reale disposizione sulla circolazione o sulla sosta.

Il divieto di circolazione per le tutte auto più vecchie all'interno della Fascia Verde punisce chi usa l'automobile solo occasionalmente. Le auto in questione sono auto in massima parte che fanno in media meno km/anno rispetto alle Euro 4-5-6-7, quindi il loro contributo effettivo all'inquinamento non è strettamente proporzionale alla consistenza numerica, ma presumibilmente può essere ridotto. Le auto vecchie di piccola cilindrata sono inoltre

tendenzialmente più diffuse nei nuclei familiari a reddito relativamente basso, che non si possono permettere un'auto nuova.

In sostanza quello che si deve evitare è che questo divieto sia interpretato come un invito a buttare la vecchia utilitaria per acquistare una macchina nuova più grande, aumentando il traffico e la congestione. I benefici ambientali sarebbero ben miseri. Proponiamo un correttivo alla limitazione: escludere dal divieto le auto più datate al di sotto di una certa cilindrata, che va scelta indicativamente tra 700 e 900 cc.

Si può eventualmente porre come condizione che il proprietario sia abbonato annuale Metrebus e che sia maggiormente curata la manutenzione.

Occorre inoltre favorire la semplice dismissione delle vecchie vetture, senza sostituirle: molte delle auto vecchie sono seconde o terze macchine ampiamente sottoutilizzate: la loro eliminazione potrebbe liberare verosimilmente in breve tempo e a costo zero molto più spazio su strada di quanto possano fare nuovi parcheggi. Se anche solo il 10% delle 700.000 vetture "vecchie" fosse rottamato, sarebbero disponibili 70.000 posti auto in più, per una superficie di 70 ettari, sufficienti a dare spazio per 280 km di corsie preferenziali o piste ciclabili.

Per questo serve una forte campagna pubblicitaria ed eventualmente degli incentivi, come dei "pacchetti di mobilità sostenibile" per chi rottama l'auto senza sostituirla: possono comprendere una combinazione a scelta di buoni taxi, noleggio monopattini, abbonamenti Metrebus, buoni sconto per l'acquisto di bici e bici elettriche.

Ricapitolando, Assoutenti Lazio ritiene che il provvedimento Fascia Verde debba essere mitigato, escludendone l'applicabilità ad alcune categorie di veicoli, onde non vessare inutilmente i cittadini:

- Veicoli storici iscritti ASI (eventualmente per fasce orarie)
- Veicoli storici ASI dei residenti (circolazione ammessa h 24)
- Autovetture (e non altre categorie veicolari) dei residenti, almeno Euro 1 e successivi, eventualmente con ulteriori condizioni (una sola auto per famiglia, limite di cilindrata, maggiori controlli sulla manutenzione, possesso abbonamento annuale Metrebus, ecc).

Nel contempo, concrete misure per favorire scelte di mobilità diverse: accelerazione del Piano tram previsto dal PUMS, risanamento trasporto pubblico, maggiore sicurezza per i pedoni e i ciclisti.

