

Cremona, 15 febbraio 2005

“Le ‘micidiali’ polveri sottili assediano le città”, anche di questi eccessi è fatto l’assalto quotidiano dei *mass media* al cittadino/utente.

Tutta l’Italia, e non solo, si interroga sull’inquinamento dell’aria nelle grandi città; problema apparso subito evidente e grave non appena se ne è iniziata la misurazione; ‘gravissimo’ quando sono stati fissati i limiti delle *polveri sottili*. Non si sa da quanto tempo ed in quale misura esse siano presenti nell’atmosfera, quando – a causa dell’inversione termica – tendono a ‘galleggiare’ nell’aria, anche per giorni. Il traffico è certo una causa di questa presenza perché ne produce ed agita l’aria, favorendo il ‘galleggiamento’. Quale sia l’effettiva composizione di queste polveri sottili – vero problema - non si dice; restano ormai comunque, nell’immaginario collettivo, ‘micidiali’.

Ai tanti approcci che propongono soluzioni, a volte inutili se non anche velleitarie, aggiungo una mia idea senza timore di sfigurare.

Il trasporto pubblico è nato, agli inizi dell’XIX secolo, per dare ai cittadini – che non potevano permettersi di sostenere la spesa di un proprio mezzo - la possibilità di spostarsi all’interno di città sempre più grandi e caotiche.

Oggi al trasporto pubblico è dato un altro fine: ridurre l’uso del mezzo privato per tutelare l’aria e per rendere più vivibili e salubri le città, . . . limitare il degrado dei monumenti e del sistema nervoso dei cittadini!

Il trasporto pubblico, quindi, è una attività di ‘depurazione dell’aria’, a vantaggio dell’intera collettività.

L’Unione Europea già da tempo ha stabilito che le azioni per la tutela ed il corretto sfruttamento di un bene naturale devono seguire il principio di solidarietà, per il quale tutta la comunità deve sostenerle perché ogni cittadino trae beneficio.

Per l’acqua, ad esempio, è da tempo che ogni contribuente sostiene la spesa sia per l’uso che per la depurazione.

Nel campo dell’inquinamento atmosferico delle grandi città avviene il contrario: la spesa del trasporto pubblico, che concorre a tutelare la qualità dell’aria (‘fumosi e rumorosi’ mezzi pubblici permettendo), è sostenuta solo da quei cittadini che lo utilizzano, pagando il biglietto, ‘virtuosi e . . . spremuti’.

L’approccio coerente è, invece, il gravare i costi del trasporto pubblico su tutti i ‘cittadini che respirano’, e fornire al sistema: mezzi agili, frequenti, efficienti e gratuiti, sui quali ognuno possa liberamente salire e scendere a piacere, senza l’assillo e la spesa del biglietto.

E’ evidente che le necessarie risorse non possano che giungere a scala regionale, con una nuova tassa, con opportuni meccanismi di equità (cioè: legata al consumo di carburante?).

Una tassa in più? Idea certo infelice? L’inquinamento già comporta costi elevati ma, guarda caso, solo a quei cittadini confinati nelle aree urbane maggiori perché non hanno avuto l’idea, o la possibilità, di ‘spostarsi’ nei paesi circostanti, come molti fanno per poi portare ogni giorno in città aggiungendo ‘auto su auto’.

Una tassa, che come tale dovrebbe essere ‘equa e per tutti’, porterebbe alla corretta applicazione del principio di solidarietà, base dello sviluppo sostenibile. A chi eccipisce che tutto ciò sia contrario al processo di privatizzazione dei servizi pubblici, dovrebbe dimostrare quali vantaggi reali siano giunti ai cittadini dalle privatizzazioni già compiute! Chi teme di vedere rallentato il mercato dell’auto, già pronto ad inondarci con i nuovi modelli ‘*certificati Euro 4*’, vede l’idea come inapplicabile: tutto ciò che, in Italia, minaccia il mercato dell’auto è, ad ogni costo, da contrastare e viceversa!

Stefano Loffi

(Docente di Pianificazione ed organizzazione delle risorse fisiche – Master di 2° livello “Ingegneria del suolo e delle acque” – Politecnico di Milano – sede di Cremona)