

## L'auto o l'uomo ?

### Per una mobilità sostenibile della nostra città

PARTIAMO dall'inquinamento atmosferico nelle città causato dal traffico privato. Tutti dicono la loro. Nessuno esige di conoscere dati statistici relativi alla qualità dell'aria più estesi e precisi, dimostrativi dello stato effettivo in un determinato spazio.

Prendiamo il caso delle famose polveri sottili (Pm10, particelle incombuste sospese nell'aria o depositate al suolo e sollevate): nella nostra città il limite giornaliero di 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  è stato superato più di 35 giorni nel corso dell'anno, limite stabilito dall'Unione europea. E' noto che tali parametri sono rilevati solo in un unico punto (Porta Romana) e senza prendere in considerazione l'intero spettro degli inquinanti atmosferici. Manca, ad esempio, la strumentazione per il monitoraggio degli inquinanti come: gli ossidi d'azoto totali di zolfo, il benzene e l'ozono, certamente non meno pericolosi di quelli attualmente monitorati.

In questi giorni tutta l'attenzione è concentrata esclusivamente sulle PM10, poiché ritenute causa di danni particolarmente gravi alla nostra salute, ma nessuno ricorda che esiste anche il PM 2,5 ( particolato fine molto fine) che può entrare in profondità nei polmoni e causare gravi malattie e che a Foligno non viene monitorato.

L'ubicazione data alla centralina di monitoraggio di Foligno, se rispetta la normative e le linee guida per la realizzazione di reti di monitoraggio, in quanto volta alla misurazione della qualità dell'aria in condizioni medie e ordinarie, non rende evidenti le grandi criticità di inquinamento dell'aria- E' noto come condizioni morfologiche con presenza di grandi barriere laterali e limitate possibilità di ricambio dell'aria esasperano le condizioni di inquinamento, soprattutto per le particelle più piccole e quindi più pericolose, come le polveri sottili. E' esattamente lo scenario che tutti i cittadini di Foligno si trovano a vivere nel centro storico, dove vie come Via Garibaldi, Via Mazzini, Via Umberto I°, via Cairoli, via XX settembre, quando sottoposte a volumi di traffico intenso (praticamente ogni giorno) diventano delle vere e proprie "scodelle" contenenti smog "purissimo".

Vogliamo dire che le misurazioni disponibili sono ingannevoli (**fuorvianti**), e lo sono con piena consapevolezza dei poteri pubblici. Sono vari i tratti e punti della città dove un'eventuale controllo delle polveri (e altro) rivelerebbe quantità talmente elevate da costringere le autorità comunali e prefettizie a richiedere lo stato di calamità "artificiale",

non c'entrando nulla la natura ed essendo noi ( gli) uomini gli esclusivi colpevoli, per cosa hanno costruito e per come si comportano. *L'inquinamento dell'aria non è di per sé il principale nemico degli abitanti della città, lo è soprattutto anche "l'occupazione delle strade da parte delle auto" in movimento e, ancor peggio, parcheggiate. Insomma "è il traffico privato a essere incompatibile con la vita urbana e l'unico intervento strutturale che può funzionare è ridurre – il più drasticamente possibile, anche se in modo graduale – il numero dei veicoli in circolazione".*

## Derivazione antropica

- Cave e miniere a cielo aperto
- Discariche
- Invecchiamento degli edifici
- Riscaldamento domestico
- Usura ed invecchiamento degli asfalti
- Traffico veicolare
- Aerei
- Fonderie
- Cementifici
- Inceneritori
- Centrali turbogas

Giancarlo Rasconi; med.lavoro;  
Medicina Democratica Ferrara

6

Figura 1 – Fonti di origine antropica delle polveri sottili

## ELENCO INQUINANTI

- NOX
- SOX
- CO
- CO2
- O3
- *Particolato Tot. Sospeso* (PTS; diam.sino 50 µmetri)
- *Particolato Ultragrossolano:* (diametro >10 µmetri)
- PM 10 (diam. 2,5-10 µmetri; particolato *grossolano*)
- PM 2,5 ( “ 0,1-2,5 “ ; “ *fine*)
- PM 0,1 ( < 0,1 “ ; “ *ultrafine*)

Giancarlo Rasconi; med.lavoro;  
Medicina Democratica Ferrara

8

Figura 2 – Elenco degli inquinanti

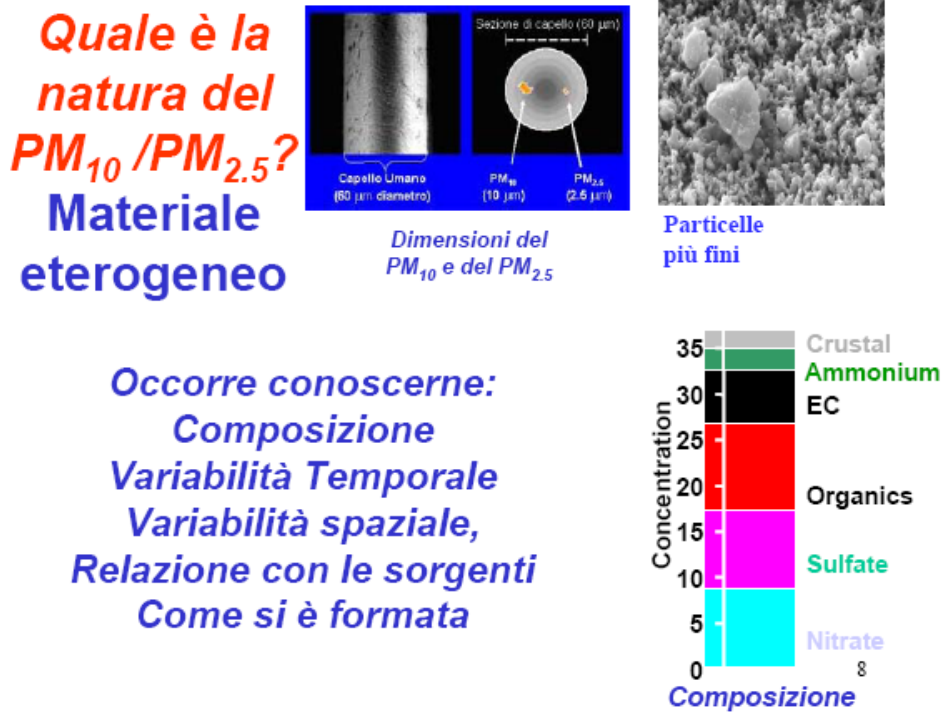


Figura 3 – Natura delle polveri sottili

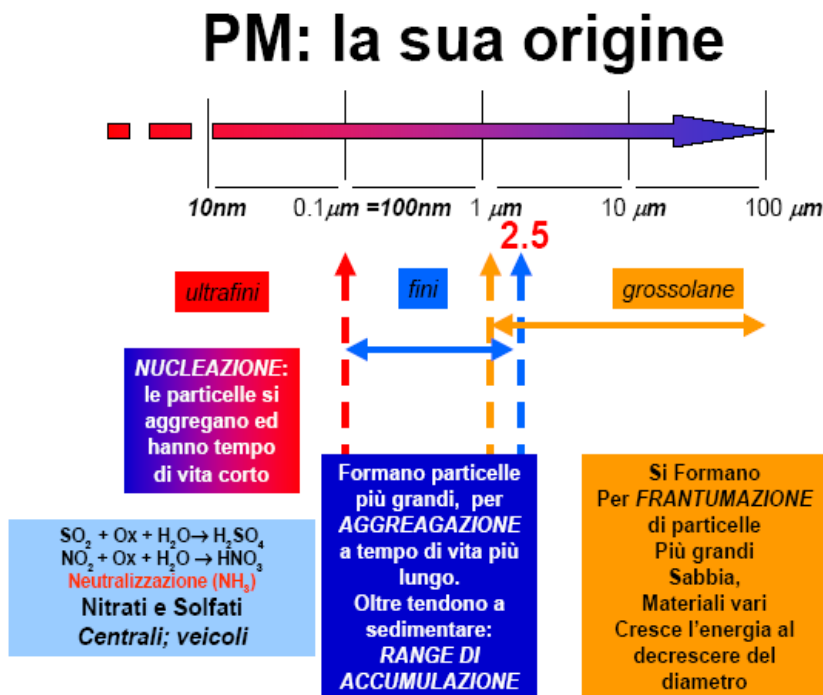


Figura 4 – Origine delle polveri sottili

Non servono timidi provvedimenti limitati a porzioni poco significative del centro e per un numero di giorni troppo ridotto, serve una politica chiara fondata sull'obiettivo, ormai imperativo, di allontanare le auto per ridare spazi veri ai cittadini, sia residenti che non residenti e che vanno in centro con l'obiettivo di viverlo e, perchè no, di fare acquisti.

Entrando subito nel vivo della questione, siamo proprio sicuri che le auto in centro siano amiche del commercio? Riteniamo proprio di no. Anzi, se pensiamo ad una centro

storico di qualità che sia “un centro commerciale naturale” (tanto per usare una terminologia cara ai commercianti, molto meno a noi ambientalisti) si ritiene poco credibile un modello dove insieme alle famiglie che fanno compere troviamo il flusso di auto che vediamo oggi.

D'altra parte, in vista di probabili crisi energetiche “i blocchi del traffico potrebbero essere una scuola per allenarsi e abituarsi gradualmente al mondo di domani”, ( In questo modo i mezzi pubblici attuali potranno muoversi agevolmente e nuovi moderni mezzi a richiesta rendersi disponibili. Gli abitanti potranno ritornare a camminare e a pedalare, utilizzando ciclopiste facilmente realizzabili grazie alla riconquista di spazio stradale liberato dalle auto. Bisogna “sperimentare, un po' per volta , come far funzionare bene – e meglio – le nostre città; anche senza obbligare i loro abitanti a possedere e utilizzare un'auto propria”.

Box 1 – Sintesi di alcuni studi epidemiologici

**Fonte:1987, “Medici per l’Ambiente,Svizzera”.l’aumento episodico di 10 µg/m<sup>3</sup> di PM 10 (oltre la soglia elvetica di 30 µg/m<sup>3</sup>) causa aumento di mortalità per tutte le cause pari a circa lo 0,6%; inoltre per una percentuale superiore a 10 µg/m<sup>3</sup> rispetto alla media annuale si ha un aumento sensibile dei decessi per tutte le cause specie per patologie cardiopolmonari e tumori del polmone.**

Fonte: **“Epidemiologia e prevenzione, 4-5; 2004”** Metanalisi italiana degli studi sugli effetti a breve termine dell’inquinamento atmosferico (1996-02); in 15 città italiane; 9.100.000 ab.

Valutazione-variazione % mortalità e morbosità (ricoveri in H) in relazione ad aumenti di 10 µg/m<sup>3</sup>di SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> e PM 10, e di 1 mg/m<sup>3</sup>di CO.

Correlazione positiva per aumento di mortalità/die per tutte le cause ( specie per pat.cardio respiratorie)

Maggiore danno per le classi estreme di età (0-24 mesi; > 85aa)

Danno maggiore 2 gg dopo il picco di PM10, sino a 4 gg per NO<sub>2</sub> e CO

Incremento decessi entro 15 gg

Maggiore patologia nei mesi caldi dell’anno.

*morti complessive che si sarebbero evitate rispettando la normativa europea per il 2010 pari a 20 µg/m<sup>3</sup>:*

*per PM10 : 900 ( 1,4% sul totale)*

*per NO<sub>2</sub> : 1400 ( 1,7 % sul totale)*

## **Che fine ha fatto quel referendum?**

Questo era l’obiettivo che ci eravamo posti, già dalla fine degli anni '80 e trasmessi con diversi comunicati stampa, e come appartenenti al Comitato promotore del referendum del 2001 per la chiusura intelligente del centro storico.

*“Nell’ incontro del 4 dicembre del 2000 con la Giunta Comunale ,rappresentata dall’allora vice Sindaco Vincenzo Riommi, venne proposto al Comitato: “vediamoci e buttiamo giù un documento politico amministrativo, con programmi e date certe in materia di riqualificazione del centro storico, ( fonte corriere dell’Umbria 5 dic. 2000) “. La proposta ci venne fatta per evitare il referendum (costoso per l’ Amm.zione Comunale) e che il comitato accettò ben volentieri. Viste le premesse e i presupposti, ci si aspettava lo svolgimento di incontri serrati, poiché la data ultima per trovare le soluzioni era quella del 31 dicembre.*

*Purtroppo tale obiettivo fu scandalosamente disatteso in quanto non fummo mai convocati,nonostante il sollecito formale a ½ lettera. Sorpresa! Il 10 gennaio 2001 il sottoscritto insieme a Luigi Rambotti, in qualità di rappresentanti del Comitato referendario, venimmo convocati dal Politic Boureau del Comune (costituito ancora dal 90% dagli stessi personaggi di oggi ) .Non facemmo neanche in tempo di sederci che ci dissero a mo di intimidazione: “cosa proponete?”. Ridemmo e la risposta fu secca: ..”alla faccia delle riunioni serrate!” Ci risposero che loro avrebbero portato avanti il referendum al di là del suo costo.*

*Ovviamente il Referendum abbinato alle elezioni europee non raggiunse il quorum anche se aveva superato di ben 7 punti in % rispetto al quorum delle europee ( 35% eu-42% ref). Probabilmente, per gli amministratori era più importante mantenersi le poltrone che proporre ai cittadini, con deciso coraggio, qualcosa che poteva migliorare il futuro della città e dei cittadini stessi.*

*A quasi 10 anni da quell'infelice epilogo, è bene fare un bilancio, seppure qualitativo, basato su semplici osservazioni riscontrabili e verificabili da chiunque:*

*– il centro storico, alla faccia della valorizzazione delle sue peculiarità commerciali, si è svuotato delle attività di maggiore pregio, trasferite nella zona artigianale della Paciana che, oggi, è diventata, di fatto, una immensa area commerciale, con ampi parcheggi e, naturalmente, senza verde;*

*– la qualità della vita del centro è crollata negli ultimi anni ; nuove attività commerciali raramente riescono a superare una stagione senza una chiusura o, nella migliore delle ipotesi, un cambio gestione;*

*– mai, in questi anni, si è pensato che il centro storico possa essere qualcosa di diverso da un centro commerciale. Le attività culturali sono praticamente assenti se non inserite nei programmi istituzionali e la vita del centro nei giorni festivi nei quali non sono aperti i negozi, è limitata ai pochi punti di aggregazione in corrispondenza dei pochi bar*

– *che rimangono aperti. Siamo sempre sicuri che per rendere vivo il centro storico l'unica cura siano le attività commerciali ? Forse anche eventi culturali potrebbero rappresentare, se non un'alternativa, certamente un utile “coadiuvante” all'obiettivo di riqualificazione sociale del centro storico;*

– *l'occasione che si presenta con le nuove pavimentazione per una rivisitazione integrale della viabilità, viste le premesse, sembra ormai definitivamente persa. Siamo sempre sicuri che la nuova veste che l'Amministrazione ha deciso di dare al centro storico sia compatibile con il traffico veicolare? Crediamo di no. E crediamo anche che le scelte tecniche ormai in fase di realizzazione sarebbero potute essere significativamente migliori.*

**Ma tant'è. tutta la fase partecipativa che l'Amministrazione della precedente consiliatura ha posto in essere (ricordo principalmente il forum del centro storico ma anche i forum di Agenda 21, i vari incontri tematici, ecc) vista oggi sembra assumere le vesti di una farsa. Prima veniamo chiamati, avanziamo le critiche, facciamo le proposte, costruiamo i documenti. Poi tanto l'Amministrazione decide di fare come vuole.**

**Partecipazione non vuole dire crearsi un alibi nei confronti dei portatori di interesse per poi fare scelte precostituite. Vuol dire costruire insieme gli scenari e prendere decisioni condivise. Forse avevamo capito male?**

## **Alcune proposte per un nuovo PIANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Coerentemente con i principi ispiratori della nostra Associazione che, insieme alla critica oggettiva e disinteressata, prevedono di accostare proposte basate su un ambientalismo scientifico, proviamo a fare alcune proposte che, ci auguriamo, possano essere tenute in debito conto dai Decisori Pubblici

Poiché il traffico dei mezzi privati, inquinanti o no, è il nemico numero uno della vita urbana, le amministrazioni comunali che vogliano identificarsi con una politica “progressista”, opposta al “moderatismo liberista”, dovrebbero da subito prendere misure coraggiose, **inquadrando però nella riaffermazione della pianificazione urbanistica e nella prospettiva dell'istituzione delle aree metropolitane:**

Occorre la redazione di un **PIANO DELLA MOBILITÀ** (non solo del traffico) che tenga conto degli spostamenti casa-lavoro e dell'uso del territorio (**Land-Use**) e trasporti: ovvero una pianificazione integrata trasporti e territorio che includa anche la mobilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali, percorsi per disabili, bus, taxi, ecc..) e alto grado di intermodalità.

**In linea generale è necessario:**

**1) Park pricing - (o parcheggi a pagamento)** ovvero l'applicazione di ticket orari per aumentare il costo di utilizzo dell'automobile privata e facilitare l'accesso al parcheggio per soste di breve periodo per le aree centrali della città. Impedire pertanto ogni forma di parcheggio prossima al centro storico non regolamentata e non onerosa, prima di tutte l'occupazione dei marciapiedi e dei parterre nei viali; - (abbandonare la politica dei parcheggi sotterranei, così come quelli di superficie, nel cuore della città;)

- **2) Park free – (Parcheggi liberi di prossimità)** ovvero Parcheggi gratuiti nelle aree sub-urbane e periferiche. localizzare parcheggi esterni in relazione alle diverse zone periferiche, al circondario extra-comunale e alle direttrici stradali. Nella realizzazione si dovrà evitare di sottrarre ulteriori terreni agricoli, scegliendo prioritariamente aree relitte o aree di risulta non recuperabili né per agricoltura né per giardini. In alternativa si potrà integrarli nelle aree oggetto di recupero urbanistico, creando collegamenti tra questi parcheggi e il centro storico dando privilegio a chi ha difficoltà motorie; **collegati intelligentemente con sistemi di mobilità frequenti, funzionali e ampiamente sperimentati ad och per l'utente, come pure punti di fermata adeguati con pensiline ( ove possibile ) e segnalatori (display) luminosi ,di facile lettura che permettono di far organizzare l'utente stesso nei suoi movimenti all'interno della città....**

**3) Calming traffic** – ovvero abolire l'obsoleto principio di “far scorrere, facilitare” le automobili; si dovrà, piuttosto, ostacolarle, render loro la vita difficile; regolare ordinatamente il loro transito dove è plausibile accettarle adottando il metodo del calming traffic (\*), evidentemente sconosciuto in Italia e applicato in diversi contesti europei e americani. In tal senso realizzare

**a) Corsie preferenziali** Queste corsie sono autorizzate soltanto ai mezzi pubblici (autobus, tax, mezzi di emergenza). Permettono di creare due forme di scorrimento, congestionata per i mezzi privati e scorrevole per quelli pubblici o di pubblico intervento.

**b) Piste ciclabili** costruire, utilizzando anche lo spazio sottratto alle automobili, piste ciclabili come rete di effettivo trasporto alternativo, capace di assorbirne almeno il 10-15 %; da situare a lato delle strade e riservate esclusivamente alle biciclette. Città come Amsterdam dimostrano come questa scelta sia praticabile e a basso costo. Non è però adatta ovunque, soltanto nelle città pianeggianti o con bassi dislivelli.

b1) **Bike sharing** Il bike sharing ( "condivisione della bicicletta") è uno degli strumenti di **mobilità sostenibile** a disposizione dei Comuni che intendono ridurre i problemi derivanti dalla **congestione stradale** e il conseguente **inquinamento**. Viene anche talvolta indicato come servizio di biciclette pubbliche e sta conoscendo una crescente popolarità in diverse città grazie a una pluralità di tecniche di condivisione del mezzo che ne rendono possibile l'utilizzo da parte di coloro che non hanno a disposizione una bicicletta propria.

c) **aree pedonali** in ogni quadrante della città ammettendo il transito dei soli mezzi pubblici, e zone semi-pedonali destinate a *calming traffic*;

d) **aree e percorsi per diversamente abili**, realizzare una rete di spazi per diversamente abili (bambini, anziani, disabili, ecc...) che consentano la fruizione della città *sa tutti*.

**4) Trasporto pubblico locale** *E' la prima storica forma di mobilità sostenibile. Veicoli adibiti al trasporto di massa consentono di ridurre l'utilizzo dei mezzi privati. Rifondare la rete e i mezzi del trasporto pubblico, vale a dire aumentarne l'estensione, la durata e la frequenza sulla base di alcuni punti fissi: riproporre, come nella tradizione migliore, linee interperiferiche passanti per il centro città; evitare linee troppo corte attestate nel centro; proteggere i percorsi dal traffico privato; impiegare mezzi di capacità di trasporto non troppo elevata, contraddittoria rispetto alla frequenza (questi punti rappresentano l'esatto contrario delle scelte attuali .*

**5) Blocco del Traffico** - *ricorrere alle targhe alterne su tutto l'edificato urbano, alle giornate franche dai mezzi privati e ai ticket d'ingresso nel cuore urbano, finché non si sarà ottenuta una forte diminuzione della loro circolazione con aumento del mezzo pubblico e l'esclusione definitiva delle auto dal centro; \*[La moderazione del traffico comporta modifiche della geometria stradale, l'installazione di barriere o altri ostacoli fisici allo scopo di ridurre le velocità e i flussi di traffico, nell'interesse della sicurezza stradale, della vivibilità e di altri pubblici interessi].*

*- contrastare un "doppio anarchismo", nemico non secondario della vita urbana, rappresentato da motociclette e motorini (rumorosi) , da mezzi commerciali per il carico e lo scarico delle merci, **esigendo il rispetto delle regole e delle limitazioni imposte dalla leggi e regolamenti**;*

**6) Car-pooling** - *Attivare formare e rendere operativa la figura del mobility manager e del car pooling ( sistema programmato di utilizzo collettivo dell'auto che abbatte le spese per i viaggi sistematici, moltiplica le possibilità di parcheggio e riduce l'utilizzo del mezzo*



*privato), del car sharing e forme comuni di mobilità privata, magari andando a vedere quello che era stato detto in occasione del forum sulla mobilita.*

**7) Mobility Manager** ovvero valutare introduzione della figura del **manager** della mobilità di area e di azienda; con la funzione di analizzare le esigenze di mobilità dei dipendenti delle aziende pubbliche e private, agevolare il car-pooling e sincronizzare gli orari lavorativi con quelli del trasporto pubblico. I mobility manager partecipano a riunioni e incontri con le amministrazioni locali per migliorare la viabilità e il trasporto.

**In conclusione progettare e realizzare di una rete intermodale di trasporto che, senza soluzione di continuità nel trasferimento da una modalità all'altra, consenta spostamenti più veloci di quelli permessi da un sistema basato solo sugli autoveicoli privati e meno invasivo nei confronti delle altre esigenze caratteristiche della vita urbana. Un città per tutti comprese le "fasce deboli", dando ascolto ai bisogni dei cittadini di tutte le categorie di utenza (bambini, anziani, lavoratore, disabili, ecc...) impegnandosi in modo concreto attraverso l'approvazione di progetti ed il coinvolgimento diretto di tutti nella progettazione di nuovi spazi urbani.**

Come riferimento il nuovo piano della Mobilità da noi solo abbozzatosi può inquadrare all'interno di programmi di più ampia portata tra cui:

1) **le Città sane** - promosso dall'Organizzazione mondiale della Sanità centrato sul tema della qualità della vita;

2) **le Città educative** - promosso dall'Aice (Associazione Internazionale delle Città Educative) in cui si fa riferimento a politiche di ecologia urbana;

3) **le Città possibili** - in cui è previsto il coinvolgimento dei cittadini nella trasformazione di alcuni spazi della città in luoghi ideali per il gioco e il soggiorno di bambini ed adulti. All'iniziativa è collegato un progetto dell'Istituto Nazionale Urbanistica che ha varato un concorso di progettazione partecipata riguardante la riqualificazione ed il riutilizzo degli spazi per l'infanzia;

4) **le Città sostenibili** dei bambini - promosso dal Ministero dell'Ambiente, con un carattere educativo ma operante a livello di trasformazione dell'ambiente urbano. Si propone di capitalizzare le esperienze realizzate dalle singole amministrazioni locali, allo scopo di censirle, divulgarle e favorirne la trasferibilità ad altre realtà locali;

**Per una diversa fruizione della città**

*Rispetto a tutte queste idee, elencate in modo certamente non esaustivo, ci domandiamo, per esempio, se a seguito della sfrenata urbanizzazione post terremoto la mobilità pubblica sia stata considerata e programmata quale strumento per diminuire il traffico veicolare e privato; ciò avrebbe avuto l'effetto immediato di ridurre ogni tipo di inquinamento, da quello atmosferico a quello acustico, oltre che incrementare la sicurezza e la qualità della vita dei cittadini. Non ci risulta che ciò sia stato fatto, solo qualche accenno di tronchi di piste ciclabili e marciapiedi.*

*Per arrivare alle zone di concentrazione industriale ,artigiana e commerciale si è mai pensato di asservirle con sistemi di collegamento pubblico con nodi strategici per evitare ingorghi ,far risparmiare i lavoratori e il tutto a vantaggio del nostro ambiente ? Non ci risulta.*

Basti l'esempio della forte espansione urbanistica verso le campagne ( zone agricole ex di pregio ), dove gli standard urbanistici di verde sono assolti da ridicole aiuole con piccoli arbusti e fiori che, abbandonati a se stessi sono destinati ad una morte inesorabile. Non parliamo poi dei mezzi pubblici che con l'alibi di non essere utilizzati dai cittadini non vengono neanche adeguati al nuovo assetto urbanistico. Il risultato è che ci si trova in periferia come in centro in mezzo ad un torrente di automezzi che ristagna ininterrotto come davanti a una diga,

## **La proposta della Confcommercio**

Durante i vari incontri per i forum per il centro storico da parte del presidente dell'Associazione dei commercianti ,Dr. Aldo Amoni, abbiamo ricevuto uno studio fatto fare dalla Confcommercio dal titolo “ Costruire un Territorio Attraente “ con le seguenti conclusioni, dove appaiono evidenti i segni di immobilismo da parte dell'Amministrazione Comunale e delle Associazioni di Categoria che dovrebbero fare TUTTI INSIEME il mea culpa :

*Proprio alla Confcommercio chiediamo supporto nel confermare quanto abbiamo sostenuto in queste righe, riportando alcune parti di un documento del 2002 le cui conclusioni sul sistema della mobilità sono state miserabilmente confutate in questi giorni dalle quotidiane uscite sui giornali. E pensare che tanta energia è stata sprecata solo per contrastare sei ore di chiusura settimanale (che potevano essere eliminate) di una limitatissima parte del centro!*

**Ma vediamo cosa diceva nel 2002 la Confcommercio<sup>1</sup>:**

*E' impensabile che ci siano evoluzioni positive per il centro storico se non si pensa ad una giusta e razionale organizzazione della viabilità che **liberi il centro dall'intenso traffico** e lo renda più praticabile più accessibile e quindi più fruibile.*

*Attualmente infatti, **il centro storico di Foligno, è assediato da un traffico quotidiano che lo rende in molti casi impraticabile se non impenetrabile [...].***

*“Il centro di Foligno, pur in assenza al suo interno di centri direzionali, università e in genere qualsiasi tipo di realtà capace di determinare afflussi ingenti di gente e quindi di traffico, è infatti quotidianamente afflitta, a qualsiasi ora del giorno, da questo problema che lo rende una realtà urbana isolata e difficile, oltretutto determinando anche un notevole **inquinamento acustico e dell'aria**, facendo venire meno quella qualità della vita che invece città come Foligno dovrebbero garantire.”*

## **Conclusioni**

*Le nostre proposte, insieme alle molte altre che solo la fantasia può limitare, potranno esplicare il loro benefico effetto sulla qualità dell'aria e, quindi, della vita, solo ponendo come obiettivo di medio termine quello della definitiva e totale chiusura del centro storico. Questa scelta non rappresenta da sola la soluzione ai problemi della mobilità di Foligno ma è certamente un cardine ed un segno inequivocabile che, finalmente, dovrà essere attuata perchè la maturità dei cittadini è ormai tale da essere diventata una necessità.*

*Si tratta di azioni davvero poco onerose che un'amministrazione attenta all'ambiente e agli impegni verso i cittadini, dovrebbe attuare in modo da evitare di ricorrere a misure di emergenza che, oltre a lasciare una striscia di polemiche praticamente indelebile, non risolve efficacemente il problema. Legambiente, come sempre, è pronta a fare la sua parte.*

## **Normativa [**

In ambito nazionale, il principale testo di legge è il Decreto Interministeriale *Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane* del 27/03/1998.

In ambito europeo, le principali direttive in tema di mobilità sostenibile sono [\[5\]](#):

- La Direttiva 2006/38/Ce, relativa trasporto di merci su strada, che impone di calibrare i pedaggi autostradali in base al carico inquinante dei mezzi ed all'ora di utilizzo delle infrastrutture;
- La Direttiva 2008/68/Ce (che sostituisce le direttive 94/55/Ce, 96/49/Ce, 96/35/Ce, 2000/18/Ce, 2005/263/Ce), che punta ad aumentare la sicurezza nel trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili interne;

- La Direttiva 2009/33/Ce, che impone di considerare l'impatto energetico ed ambientale dei veicoli nel corso dell'intero ciclo di vita;
- 
- Il Piano d'azione per la mobilità urbana, nel quale si propongono venti azioni per supportare gli Enti Pubblici nella realizzazione dei rispettivi obiettivi di mobilità sostenibile.

## ***Finanziamenti***

Nel gennaio 2007 il [Ministero dell'Ambiente](#) ha coordinato la prima riunione del Tavolo Nazionale per la Mobilità Sostenibile, confermando che nella [legge finanziaria](#) del 2007 è stato inserito un fondo per la mobilità sostenibile di 90 milioni di euro annui per il triennio 2007-2009.

Oltre ai fondi previsti nella Finanziaria, il Ministero dell'Ambiente ha già destinato i seguenti fondi:

- 70 milioni di euro l'anno (per tre anni) per il co-finanziamento degli interventi individuati nei piani di risanamento della qualità dell'aria elaborati dalle Regioni e dalle Province Autonome;
- 20 milioni di euro per il rilancio del metano;
- 10 milioni di euro per il rifinanziamento dell'iniziativa [Car sharing](#).

A tali somme si aggiungono circa 200 milioni di euro l'anno per il triennio 2007-2009, dal fondo rotativo di Kyoto, ed altre somme derivanti dai fondi europei per ricerca e innovazione

## **Legambiente C.lo di Foligno**

### **Il presidente**

**Anzideo Gianfranco**

**Foligno, 20.03.2010**

**Via Arno,8 – 06034 Foligno, tel. 0742.359393- cell. 348.8718413- fax 0742.340544**