



LIFE 15 IPE IT 013

# C'È ARIA PER TE!

*Insieme per le politiche  
della qualità dell'aria*

**RASSEGNA STAMPA TEMATICA\***

**1-14 giugno 2018**

\*realizzata su materiale messo a disposizione da

**arpae**  
emilia-romagna

## **INDICE**

09.06.18 **QN**

Milano come Parigi: stop ai veicoli diesel

06.06.18 **ITALIA OGGI**

Bloccata l'autostrada che avrebbe scavalcato Bologna. Stop alla prima infrastruttura

# Milano come Parigi: stop ai veicoli diesel

Telecamere e multe dal 2019, in anticipo su Roma. Nella Capitale divieti dal 2024

**Guido Bandera**

■ MILANO

**LA CROCIATA** anti-diesel conquista Milano. Sempre più in linea con la tutela ambientale formato Ue, il sindaco Giuseppe Sala annuncia «in quattro anni» il percorso che vietterà in città l'accesso delle vetture a gasolio, considerate le prime responsabili del particolato fine e ultrafine che soffoca la Pianura Padana. Una filosofia che porterà allo stop, già dal 21 gennaio dell'anno prossimo, dei mezzi più vecchi, dagli Euro 0 agli Euro3. Decisione che segue quella già annunciata molto più a Nord. A Parigi, la sindaca Anne Hidalgo ha varato un piano che prenderà più tempo di quello meneghino per togliere dai boulevard, dopo il divieto mezzi a nafta prodotti fra il '97 e il 2000, tutti quelli con motore alimentato dall'odiato gasolio.

**E PENSARE** che un terzo dei mezzi venduti in Europa, ancora adesso, sono diesel. Ma i grandi investimenti delle case costruttrici, partiti alla fine del Novecento, ora sono orientati altrove. All'elet-

trico e all'ibrido con la benzina, più facile da piegare alle norme anti-smog, specie dopo lo scandalo del dieselgate, che ha colpito fra gli altri Volkswagen e Fca, con l'accusa di avere 'taroccato' i dati sulle emissioni. Allora, ecco la rivoluzione anti gasolio, che ha coinvolto non solo città come Parigi, Amburgo (qui il blocco è già realtà) e la stessa Roma, dove la sindaca Virginia Raggi punta al blocco dell'accesso al centro entro il 2024, ma convince intere nazioni, come l'Olanda, dove entro il 2025 non si venderanno che auto elettriche, per arrivare al divieto di circolazione dei mezzi con motore termico dieci anni dopo. Svolte che paiono distantissime dalla realtà attuale, ma che procedono con rapidità. Da qui anche la scelta, non scevra di critiche, di annunciare anche a Milano il ritorno alla benzina. Qui, la vocazione europea si traduce anche nell'espressione inglese che battezza la nuova, grande Ztl: la Low emission zone, zona a emissioni ridotte.

«NEL 2025 i diesel non circoleranno più», ha spiegato Sala. Il blocco di gennaio «è un passo che riteniamo di poter fare adesso - ha

aggiunto -, un percorso di 4 anni: queste buone pratiche è bene farle assorbire ai cittadini un po' alla volta. La nostra filosofia non è fatta di divieti, ma di accompagnamenti». A Milano c'è già una zona a traffico limitato, Area C, che corrisponde al centro città, in cui è vietato l'accesso ai diesel più inquinanti. Con la 'Lez' Milano punta a dichiarare guerra agli inverni con il pm10 alle stelle. Arriveranno 180 varchi «con relativa segnaletica, a partire dalla fine dell'anno». Ma i problemi non mancheranno: «Le auto fino agli Euro3 sono moltissime - dice Sala - troveremo il modo di dare qualche permesso». Non a caso dal Pirellone a guida centrodestra arriva una tirata d'orecchie: «Gran parte dell'inquinamento non arriva dalle auto», dice l'assessore all'Ambiente Raffaele Cattaneo. Di certo, se anche Milano sigillasse le strade ai diesel, centinaia di migliaia di tir su cui viaggiano le merci della ripresa, rigorosamente a gasolio, continueranno a stringere d'assedio la città dall'anello delle tangenziali.

## GASOLIO AL BANDO

Le case automobilistiche cambiano programmi

E puntano su elettrico e ibrido



### Parigi

A Parigi il sindaco Anne Hidalgo da tempo ha annunciato un piano per far scomparire le auto diesel entro il 2025. Già vietato l'ingresso in città ai veicoli prodotti dal 1997 al 2000

### Amburgo

Intanto a fine maggio Amburgo è diventata la prima città tedesca a vietare il transito dei veicoli a diesel in alcune zone. Interessati i veicoli che non soddisfano gli standard Euro 6

### Roma

Nell'ultima edizione della conferenza sul clima di Città del Messico, a febbraio, il sindaco di Roma Virginia Raggi ha annunciato lo stop ai veicoli diesel in centro dal 2024

## Euro1

La normativa ha obbligato nel 1993 le case costruttrici ad adottare la marmitta catalitica e l'alimentazione a iniezione. Tutte le auto immatricolate dopo il 1° gennaio 1993 sono almeno Euro 1

## Euro2 ed Euro3

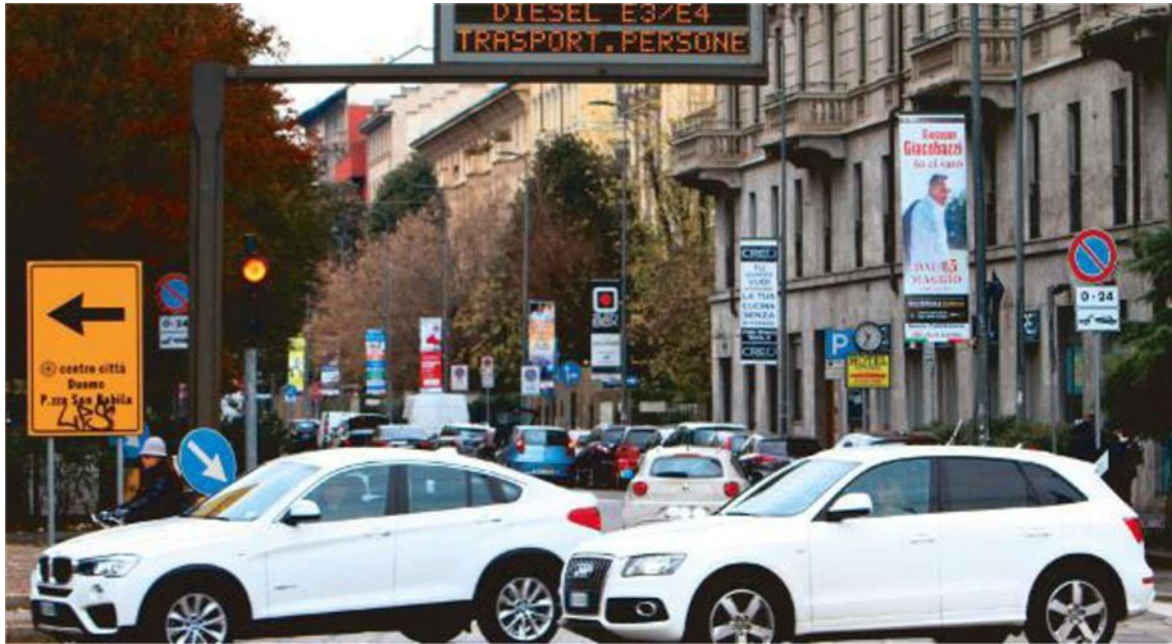
Euro2 indica una classe ambientale migliore: la normativa europea ha obbligato nel 1996 le case costruttrici ad una maggiore riduzione delle emissioni. Tre anni dopo le nuove normative sulle emissioni per gli Euro3

## Lo scandalo

Il caso è scoppiato negli Stati Uniti il 18 settembre 2015, quando l'Epa, l'Environmental protection agency, ha emesso un avviso di violazione delle norme sulla qualità dell'aria a carico del gruppo Volkswagen



Peso:73%



Peso:73%

PRIMA VITTIMA

## Bloccata l'autostrada che avrebbe scavalcato Bologna

Valentini a pag. 7

*I grillini fanno bocciare dal governo l'autostrada che doveva scavalcare Bologna*

# Stop alla prima infrastruttura

## *I cantieri dovevano essere aperti all'inizio del 2019*

DI CARLO VALENTINI

**S**alta la prima infrastruttura. È il pezzo di autostrada progettato per saltare l'imbuto di Bologna. Ora chi da Milano deve recarsi a Firenze-Roma (o il contrario) spesso rimane bloccato nel nodo bolognese, con gli indici d'inquinamento che salgono su. Inoltre la tangenziale della città è intasata per parecchie ore al giorno, una trappola per chi deve muoversi e un costo economico non indifferente. Quando finalmente l'opera che doveva portare a soluzione il problema era riuscita ad arrivare sulla rampa di lancio, dopo il solito, lunghissimo iter burocratico (vent'anni) è arrivato il governo coi 5stelle e il loro veto all'infrastruttura.

Motivo? La mobilità su strada va disincentivata. Il che, tradotto, significa: continuate a stare in coda. Confindustria e le altre associazioni economiche sono infuriate, sindaco e presidente della Regione (piddini) parlano di boicottaggio politico,

**La politica del No fa la sua prima vittima.** La Lega (come vuole il bon ton) si associa ai 5stelle, Forza Italia sostiene che l'opera va realizzata ma propone un altro progetto, il Pd aveva lavorato assieme al ministro **Graziano Delrio** per aprire i cantieri e ora si ritrova spiazzato. Al ministero per le Infrastrutture c'è **Daniilo Toninelli** al quale i grillini locali hanno già fatto sapere che il pezzo di autostrada non si deve fare. «Confermo- dice il leader locale pentastellato, **Maro Piazza**- che vogliamo bloccare l'opera». Gli fa eco il capogruppo 5stelle in Comune, **Massimo Bugani**: «È una delle prime opere folli italiane da fermare». La seconda sembra essere la Tav in Val di Susa, e poi la lista è lunga.

**Aggiunge il segretario bolognese della Lega, Gianluca Vinci**: «Non perderemo la faccia su infrastrutture che noi non consideriamo corrette, anche perché queste opere sono state pensate da politici che sono stati mandati a casa». Mentre la neo-senatrice del Carroccio, **Lucia Bergonzoni**, dice: «Stiamo preparando una interrogazione parlamentare con allegato uno studio sulla compatibilità ambientale, raccogliendo molte delle critiche dei comitati del no».

**Sull'altro fronte della barricata**, l'assessore regio-

nale ai Trasporti, **Raffaele Donini**, Pd, che col suo scontro coi 5stelle anticipa quello che probabilmente diventerà un leitmotiv dell'attuale situazione politica: «Non si possono mettere in discussione le principali scelte di governo

del territorio a seconda degli interessi politici del momento. Se mettessimo da parte le diverse appartenenze politiche e lavorassimo insieme con un linguaggio di verità e senza propaganda per risolvere in modo strutturale i nodi della mobilità ne avrebbe beneficio l'intera comunità». Anche il sindaco Pd di Bologna, **Virgilio Merola**, ha un diavolo per capello: «Stappare il progetto significa azzerare 700 milioni di investimenti sul territorio. Il nuovo governo che blocca gli investimenti su un progetto che si discuteva da vent'anni? Si accomodino e se ne assumano la responsabilità».

**Il costo dell'opera è stato quan-**



Peso:1-2%,7-56%

**tificato** in 700 milioni di euro, a carico della società Autostrade, e i cantieri dovevano essere inaugurati all'inizio del prossimo anno. L'iter degli espropri è già partito e i comitati, supportati dai 5stelle, hanno fatto opposizione.

Ammette **Bruno Benfenati**, ex consigliere Pd del quartiere interessato agli espropri: «In questa sezione elettorale su 500 che votano più di 50 sono passati al M5s e ora il distacco rispetto al Pd, che un tempo aveva quasi il monopolio, è solo di 8 voti».

**All'inizio i progetti erano tre:** il passante Nord, cioè una bretella di 32 chilometri a Nord della città, il passante Sud, 23 chilometri nella zona di Sasso Marconi, il passante di Mezzo, cioè l'allargamento e ristrutturazione dell'attuale tracciato, 13 chilometri.

La scelta era caduta su quest'ultimo sia perché erano sorti comitati dei No nei Comuni ove l'ar-

teria avrebbe dovuto passare, a Nord e a Sud, sia perché meno costosa. Anche se non si sarebbe trattato di una soluzione radicale poiché il serpente di auto e di tir avrebbe continuato a snodarsi come ora anche se fluidificato, nell'area ormai urbana.

Anche questa soluzione comunque ha i suoi contestatori: «L'opera è inutile – avverte il sito web del comitato Passante No Grazie- perché insufficiente a risolvere la congestione del traffico e dannosa perché fortemente impattante sulla qualità dell'aria e sulla salute dei cittadini». Il comitato ha flirtato coi grillini in questi anni e quindi il governo a trazione (anche) pentastellata ora inalbera la bandiera del No.

**Mediazioni, progetti, business plan.** Tutto inutile se il governo cancellerà l'opera. Ma soprattutto un campanello d'allarme per l'esigenza di infrastrutture che ha il nostro Paese, una carenza che penalizza l'economia e le possibilità

di sviluppo.

Allo stato attuale i volumi di traffico del nodo bolognese sono di 71.500 veicoli al giorno in autostrada (saranno 72.900 nel 2025) e 80.000 sulla tangenziale (108.260 nel 2025).

Come si gestirà tutto questo? Com-

menta il bolognese **Pier Ferdinando Casini**, neo-deputato Pd: «Ho sempre contestato la sinistra perché c'erano opere pubbliche che andavano fatte e che invece erano state bloccate. Nel momento in cui l'amministrazione finalmente si muove arrivano i grillini e ri-bloccano tutto. Tanti saluti al cambiamento».

**Twitter: @cavalent**

© Riproduzione riservata-



Daniilo Toninelli



Peso:1-2%,7-56%