

ARIA, CLIMA, ENERGIA E MOBILITÀ CICLISTICA

Il numero crescente di automobili e il loro crescente utilizzo ha portato alla congestione delle città italiane. Le code ai semafori, alle rotonde intasate, gli ingorghi e i parcheggi indiscriminati fanno ormai parte del paesaggio di molte cittadine anche di medie e piccole dimensioni.

Complici condizioni meteorologiche ideali per il ristagno degli inquinanti, il traffico motorizzato è poi uno dei principali responsabili delle concentrazioni preoccupanti di polveri fini, che superano i livelli ammessi dalle normative.

I trasporti motorizzati sono poi una delle cause delle emissioni di gas serra, che surriscaldano il pianeta e comportano rischi molto rilevanti a livello globale, ma anche per le nostre comunità e per le generazioni future.

La scarsità di prodotti petroliferi, che ha determinato un notevole aumento del prezzo dei carburanti ha fatto emergere in tutta la sua attualità la questione energetica come uno dei fattori che condizioneranno lo sviluppo dei prossimi decenni.

In questo quadro si colloca l'uso della bicicletta, come mezzo agile e senza emissioni di sostanze inquinanti per l'aria, senza emissioni dirette di gas serra e a consumi nulli di carburanti.

Sono in seguito discussi le implicazioni di questi temi e i reciproci collegamenti, pur se va ricordato che anche se questi problemi non fossero così pressanti come sono, non cambierebbe la necessità della mobilità ciclistica per permettere spostamenti veloci nelle città e per migliorarne la vivibilità.

Aria

Sono più di dieci anni che gli amministratori di regioni, province e grandi città si trovano a discutere, in modo quasi sempre concitato, provvedimenti emergenziali contro l'inquinamento atmosferico. Blocchi del traffico totali, pomeridiani, domenicali, infrasettimanali, targhe alterne; limiti per i veicoli non catalizzati, Euro 1, 2 e 3. Limiti alle velocità, ecopass e congestion charge. La casistica è ormai vasta.

Una situazione che dura da un decennio non dovrebbe, se non altro per motivi etimologici, essere definita "emergenza"; parola da usare per qualcosa di inaspettato, e transitorio. Il problema dell'inquinamento dell'aria è invece strutturale; ci accompagnerà, purtroppo, ancora per parecchi anni.

In una zona d'Italia, la pianura padana, il problema è più acuto che nel resto d'Italia, per via di condizioni meteorologiche oggettivamente più sfavorevoli (assenza di venti e alta stabilità atmosferica che impedisce il rimescolamento dell'atmosfera). Ma molte delle considerazioni hanno validità generale.

In questi 10 anni alcune cose si sono chiarite sul tema dell'inquinamento dell'aria, grazie ai dati raccolti e a quel po' di ricerca scientifica che si è riusciti a fare nonostante i tagli pesanti e ripetuti a università e centri di ricerca. Ha poi aiutato la somiglianza del problema con quello di altre aree europee e internazionali (ad esempio la California), in cui pure è stato ampiamente studiato.

Da centinaia di articoli scientifici e qualche gigabyte di dati, da decine tesi di laurea e di dottorato, emerge un quadro complesso con alcuni punti fermi.

Primo. Il problema del particolato fine, così come quello dell'ozono, è molto più difficile da risolvere dei precedenti problemi di inquinamento dell'aria. Contro l'anidride solforosa e il monossido di carbonio, che ammorbavano l'aria delle città italiane negli anni '60 e '70, la metanizzazione e le marmitte catalitiche hanno permesso vittorie significative.

Secondo. È indubbio che le quantità di questi due inquinanti che entravano nei polmoni degli italiani negli scorsi decenni erano in generale molto superiori ad oggi, anche di 10 o 50 volte. Per altri inquinanti, come le polveri fini o il biossido di azoto, il miglioramento c'è stato e non va

negato: questo non implica che il problema oggi non esista; dobbiamo occuparcene con serietà, senza descrivere situazioni eccezionali o camere a gas dove non sono; e senza promettere risultati impossibili da raggiungere.

Terzo. Il problema attuale è su una scala diversa, più grande del passato. Non è più un problema solo delle vie più trafficate, perché anche parecchie centraline di monitoraggio poste in campagna misurano livelli di PM10 superiori a quelli ammessi dalla normativa europea. È quando i livelli sono molto elevati a Milano, lo sono quasi sempre a Torino, Verona e Padova. È quindi solo a quella scala vasta che il problema può essere affrontato, con accordi non solo fra i Sindaci, ma fra le Regioni. Accordi seri e veri, che superino i localismi e le rivalità, la gara all'apparire.

Quarto. Le fonti di inquinamento sono tante e molto diffuse sul territorio. Traffico e riscaldamento domestico sono i maggiori contributi, con percentuali che variano a seconda del luogo e delle temperature medie (più fa freddo, più si usa il riscaldamento). Ma anche e l'industria e l'agricoltura hanno un loro peso. Le ricerche degli ultimi anni hanno mostrato con chiarezza l'importanza di una fonte a lungo trascurata, quella dei piccoli apparecchi a legna, che emettono particolato fine e composti tossici in quantità molto superiore al metano e al gasolio. Sono apparecchi molto utilizzati nelle zone periferiche delle città, nei vastissimi hinterland e nelle zone rurali, anche di pianura. Ma l'aria si muove e il loro contributo si sente anche nelle città.

Se la situazione è questa, è necessario prenderne atto e passare all'azione.

È innanzitutto necessario andare oltre le polemiche sulla gravità dell'inquinamento, i litigi sui dati disponibili, e dedicare questo tempo a cambiare le città. Ci sono casi di amministrazioni che non monitorano l'inquinamento dell'aria come previsto dalle normative vigenti; ma è singolare la quantità di polemiche in circolazione sul numero e la quantità di dati delle centraline di rilevamento, o l'ansia per i loro verdetti quotidiani; spesso polemiche mal poste, usate come alibi per un vero confronto sulle azioni da intraprendere.

Le normative europee richiedono un numero minimo di centraline di rilevamento per PM10 e NO₂ (biossido di azoto) molto inferiore a quello già oggi esistente. È da considerare che il costo di una centralina di rilevamento è di un centinaio di migliaia di euro, con una decina di migliaia di euro all'anno di costi di manutenzione e gestione.

Una cosa da riconoscere è che non ci sono soluzioni facili: chi le propone nella migliore delle ipotesi non conosce il problema. Lavaggi stradali, asfalti, vernici, alberi o siepi mangia smog, piogge artificiali (anche questo è stato proposto!), sono palliativi di scarsissimo effetto su un problema che ha una scala ampia. Utili magari per qualche titolo ad effetto, per illudere o tranquillizzare per qualche giorno.

Gli interventi necessari sono invece tanti e strutturali, sono le azioni che da anni molto si annunciano e poco si fanno: ridurre i consumi con abitazioni più efficienti, o almeno meno dissipatrici di quel ben sempre più prezioso che è l'energia; spostare quote crescenti di traffico delle auto private ai trasporti collettivi e alla mobilità ciclistica.

Sono settori su cui si può agire. Spesso si discute su quanto inquina il traffico e quanto il riscaldamento, e spesso i numeri sono usati come alibi per giustificare l'inazione. Pur se gli inventari delle emissioni in atmosfera forniscono dei numeri affidabili, che però dipendono dal periodo temporale considerato (es. anno, semestre, mese freddo) e dalla zona (Regione, provincia o comune), le azioni devono essere implementate anche se prese da sole non sono risolutive di un problema, quello dalla qualità dell'aria, che come detto ha una scala vasta e dipende da molte sorgenti distribuite sul territorio.

Clima

I cambiamenti climatici si stanno ormai imponendo come la grande questione ambientale del XXI secolo. La comunità scientifica ritiene inequivocabile l'attuale surriscaldamento del pianeta e considera elevata la probabilità che nei prossimi decenni il pianeta dovrà fronteggiare cambiamenti

climatici, originati dalle attività umane, molto pericolosi per le persone e gli ecosistemi che abitano il pianeta. I cambiamenti climatici impatteranno pesantemente in particolare sulle popolazioni più povere, sul benessere e la produzione di cibo in numerose parti del pianeta.

È ormai evidente il divario fra le politiche di mitigazione, necessarie per evitare un surriscaldamento dannoso del pianeta, e le politiche decise o in corso di decisione. E, cosa ancora più grave, questo divario sta crescendo.

Da un lato la comunità scientifica, ormai impegnata ai massimi livelli su questa grande questione, sta sfornando a ripetizione lavori di grandissimo spessore che tolgono i dubbi residui sulla realtà del riscaldamento in atto, sulla determinante influenza umana e sulla pericolosità dei danni attesi nei prossimi decenni. Ormai gli studiosi del clima discutono sui dettagli, e forniscono un quadro sempre più preoccupante. Che la situazione sia sempre più preoccupante è mostrato d'altra parte dalla perdita di spessore delle tesi dei cosiddetti "scettici", spesso meglio definibili come negazionisti, in quanto dediti ormai ad un'attività di riciclaggio di miti e leggende su cui la comunità scientifica ha dato da anni risposte convincenti.

A livello politico, invece, le molte attese per un nuovo accordo internazionale successivo al Protocollo di Kyoto sono state deluse. Le posizioni in campo fra i vari blocchi geopolitici sono molto distanti, e non solo fra USA e Cina. A livello locale si iniziano a vedere delle azioni, ma in misura ancora limitata.

Numerosi sono i motivi di questo ritardo, della grande inerzia del cambiamento.

Un primo motivo è la mancanza nella maggior parte della popolazione delle informazioni basilari sulla questione climatica, in un contesto di analfabetismo scientifico diffuso e incoraggiato da alcuni mezzi di informazione. Non è un problema solo italiano ma è soprattutto italiano.

La mancanza di conoscenza ha anche origini psicologiche e sociologiche: è umano voler rimuovere fatti e azioni scomode, che ci danno ansia, inquietudine. Ad esempio, le nevicate invernali ci confortano perché ci permettono di illuderci della non esistenza del riscaldamento globale.

Un altro problema è la ricerca di consenso politico di breve/medio periodo che caratterizza la politica. Un altro ancora è la sovrapposizione di questa crisi climatica ad altre crisi, economica, finanziaria, delle risorse, della distribuzione della ricchezza.

A livello di fondo, uno dei problemi è che l'attuale sistema economico non è stato pensato per garantire uno sviluppo e un benessere durevole per tutti, ed è quindi del tutto comprensibile che senza seri correttivi possa portare a danni rilevanti per l'ambiente e gli esseri umani, con gravi squilibri geografici e generazionali.

Non sono senza fondamento le voci pessimiste sul futuro climatico del pianeta. Molto c'è da fare, a tanti e diversi livelli. Ma per uno sforzo epico come è quello di trasformare radicalmente in pochi decenni un sistema energetico e un rapporto predatorio verso le risorse del pianeta, la comprensione della rilevanza della questione climatica, la convinzione della necessità del cambiamento giocheranno un ruolo fondamentale.

Un cambiamento che deriva anche dall'analisi di altri indicatori ambientali, come l'impronta ecologica, che segnalano come le attuali generazioni stanno vivendo "a sbalzo" ossia consumando molte più risorse di quelle a disposizione, stanno in altre parole consumando risorse e diritti delle generazioni future.

Fra le vie d'uscita dall'attuale situazione sarà necessario riconoscere la crisi climatica nella sua dimensione sistemica, nel suo essere prima di tutto un problema di giustizia, di equità, una questione etica. La crisi climatica richiede di riflettere sul senso di questo inseguimento continuo della crescita delle produzioni e dei consumi della nostra società, su come vorremmo essere ricordati dalle generazioni future, ci riguardano tutti. Ci coinvolgono ad un livello profondo della nostra vita, in quanto si tratta di ridefinire i limiti delle aspettative umane.

È inevitabile quindi che nei prossimi decenni i paesi oggi più ricchi e "sviluppati", maggiormente responsabili dell'aumento di concentrazione dei gas serra negli ultimi decenni, si assumano impegni di riduzione delle emissioni consistenti. Nella dichiarazione dei paesi del G8 a L'Aquila, i paesi

industrializzati hanno riconosciuto la necessità di ridurre le loro emissioni del 90% entro il 2050, nel quadro di un accordo globale che porti al dimezzamento delle emissioni.

Grandi sono le differenze fra le emissioni pro capite dei gas serra fra i diversi paesi. Europa e Italia totalizzano circa 10 tonnellate a testa di CO₂ emessa ogni anno, gli Stati Uniti 20. Altri paesi industrializzati, come il Giappone, sono intorno ai valori europei. La Cina ed il Brasile invece emettono circa 5 tonnellate di CO₂ pro capite, l'India 2,5. Gli impegni di riduzione delle emissioni di gas serra di questi paesi non saranno quindi nei prossimi anni di riduzione dei valori assoluti delle emissioni, perché hanno emissioni pro capite nettamente inferiori ai nostri; questo si vede nel fatto che hanno ancora larghe fasce di popolazione, e si parla di centinaia di milioni di persone, che non hanno accesso frequente all'energia elettrica o a trasporti motorizzati.

Si è parlato di come esiste una "responsabilità storica" dei paesi del "nord del Mondo" che deve essere considerata. Il danno al clima del pianeta fino ad oggi è stato causato in larga parte dalle emissioni dei paesi più industrializzati, che hanno consumato e ancora oggi consumano molta energia. Se vale il principio che "chi inquina paga", tocca prima a noi ridurre le emissioni e pagare i danni attuali. E il settore dei trasporti, è uno di quelli da tenere sotto controllo.

Ma quanto pesa il settore dei trasporti sulle emissioni di gas serra?

L'incidenza innanzitutto dipende dalla zona osservata: la città di Roma, il Lazio, l'Italia, l'Europa o addirittura il mondo. A livello europeo, i trasporti stradali sono la terza fonte di emissioni di gas serra. Si posizionano dopo la produzione di energia elettrica, e il riscaldamento domestico. La mobilità, però, non è importante tanto per la sua incidenza, quanto per il fatto di essere la sorgente di inquinamento che ha avuto la crescita più elevata negli ultimi anni. Se guardiamo i dati dell'Italia, infatti, si nota che il settore dei trasporti è quello che ha avuto l'incremento maggiore di emissioni di gas serra, ed è quello che contribuisce di più a far rimanere il nostro paese al di fuori dei parametri di Kyoto. In Italia il contributo medio dei trasporti, è di circa il 25 % delle emissioni totali. Questo valore può ovviamente variare se analizziamo una zona particolare. Ad esempio se ci troviamo in una regione con un'elevata produzione di energia elettrica, l'inquinamento da traffico inciderà in maniera minore.

Energia

In un mondo finito, le risorse non rinnovabili non possono che finire, prima o poi. È una questione di logica di base, l'ideologia o la scienza non c'entrano: se una certa sostanza (come il petrolio,) è presente in quantità finite sul pianeta, se la si utilizza in modo crescente prima o poi si arriverà a finirla e la crescita si dovrà inevitabilmente bloccare.

Guardando come sono andate le cose negli anni passati, una cosa che si è capita è che il punto critico non è quando una risorsa è esaurita, ma molto prima, quando se ne comincia a estrarre, a utilizzare un po' meno dell'anno precedente. Se questo avviene quando la domanda di quella risorsa è elevata, magari ancora crescente, la conseguenza è l'aumento del suo prezzo e la lotta per contendersi le quantità rimanenti che diventano sempre più pregiate.

L'aumento del prezzo può rendere conveniente cercare nuovi giacimenti di quella risorsa, sempre meno accessibili e con costi di estrazione sempre maggiori, e questo può mettere in circolo nuove quantità che possono dare, per un po' l'illusione che il problema della scarsità non ci sia. Ma, per quanto si diceva all'inizio, non si tratta altro che di palliativi, di posticipazioni del momento in cui si dovrà accettare la scarsità.

È una faccenda che ci riguarda direttamente: i prodotti petroliferi stanno inevitabilmente divenendo più scarsi. Come ha riconosciuto nel gennaio del 2012 un commento sulla prestigiosa rivista *Nature*, è ormai dal 2005 che la produzione mondiale è costante: in altre parole, è stato raggiunto il "picco del petrolio", e la produzione è destinata in futuro a diminuire. La domanda, e di conseguenza il prezzo, sale. Con molte oscillazioni, perché ci sono enormi speculazioni finanziarie sul prezzo del petrolio, ma il segnale è già chiaro: dal 2005 al 2011 il prezzo del barile di petrolio è aumentato del 15% l'anno, da 15 dollari al barile del 1998 ai 110 dollari del 2011. Si tratta di un

aumento che assicura profitti stratosferici ai paesi produttori ma mette in enorme difficoltà i paesi importatori, come l'Europa e l'Italia. La spesa per l'importazione di petrolio in Italia è passata da 12 miliardi di euro nel 1999 a 55 miliardi di euro nel 2011. L'aumento dei prezzi petroliferi è una delle cause importanti della crisi economica italiana ed europea.

Per carbone e gas le cose non sono molto diverse, anche se un po' spostate nel tempo. La stima delle riserve disponibili di carbone è stata una rivista al ribasso; questo da un lato è una buona notizia, perché è minore la quantità massima di CO₂ che può essere prodotta e che potrà surriscaldare il pianeta, dall'altro avvicina il picco del carbone, ossia il momento in cui sarà meno disponibile per quei paesi (molte dei quali poveri come Cina, India, Sudafrica) che oggi ne fanno largo uso.

Riguardo al gas, le riserve sono ancora abbondanti, ma la domanda è cresciuta enormemente per cui molte compagnie sono passate a estrarre gas dagli interstizi delle rocce, frantumandole e con l'uso di additivi chimici, con grandi danni ambientali.

La questione energetica è quindi ormai diventata un elemento essenziale delle strategie di sviluppo sostenibile (locale o globale). La disponibilità di energia e le scelte tecnologiche che vengono fatte ha molte conseguenze sia sull'ambiente che sulla società civile, sulla salute degli individui e sulla qualità della vita. Il tema energia è connesso in modo imprescindibile ai temi dell'acqua, dell'alimentazione, della salute.

Il settore dei trasporti è un importante utilizzatore di petrolio. Anche in questo settore è necessario ridurre l'energia consumata e anche ridurre la quota che compete ai combustibili fossili e incrementare la diversificazione delle fonti.

Ridurre i consumi energetici nel settore dei trasporti, e le conseguenti emissioni di gas serra, significa sia usare tecnologie più efficienti, ossia auto più piccole e meno pesanti, sia aumentare l'uso dei mezzi di trasporto collettivo, ma anche usare mezzi non motorizzati (a piedi e in bicicletta); Per gli amministratori può significare cambiare le priorità dello sviluppo del territorio, ripensare le politiche e le azioni locali sul tema dei trasporti.

L'aumento del prezzo del petrolio è un fattore inevitabile, legato alla scarsità dei prodotti petroliferi estratti rispetto alla domanda sempre crescente (in particolare da Cina e India). L'aumento dei prezzi dei carburanti porta ad una riduzione dei consumi e una diminuzione degli spostamenti motorizzati, ma fino ad un certo punto. Se una persona è obbligata ad utilizzare l'automobile per recarsi al lavoro, perché con i mezzi pubblici i tempi sarebbero tre o quattro volte superiori, l'aumento del costo del petrolio renderà solo più gravoso questo utilizzo. Quindi l'effetto disincentivante funziona solo parzialmente. Il vero problema è fornire delle valide alternative all'utilizzo dell'automobile. In questo, è fondamentale l'intervento dello Stato.

Le azioni necessarie

Per ridurre i consumi energetici e le emissioni dal traffico stradale sono oggi necessarie azioni a breve, medio e lungo termine. Sono possibili azioni nel breve e medio termine di tipo tecnologico, volti a ridurre l'emissione specifica dei diversi veicoli, per km percorso. Ma nel breve, medio e lungo termine sono possibili anche interventi di "mobilità sostenibile", volti a ridurre i km percorsi, in particolare dagli autoveicoli privati.

È indubbia l'utilità degli interventi tecnologici, volti a raggiungere la maggiore efficienza possibile, ossia il minor inquinamento, le minori emissioni di gas serra dei mezzi motorizzati. Ma è opinione di molti esperti del settore che tali riduzioni possono non essere sufficienti. Ad esempio un recente rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente sui trasporti in Europa ha mostrato come gli interventi tecnologici, sui motori, pur se importanti, non sono da soli sufficienti, risolutivi.

Spesso le azioni per la mobilità ciclistica sono viste in contrapposizione alle soluzioni tecnologiche sui mezzi di trasporto. Le due cose devono lavorare in parallelo.

È indiscutibile la necessità di una politica seria per spostare quote crescenti di mobilità, in particolare quella con brevi distanze percorse, verso la pedonalità, la bicicletta, verso i mezzi pubblici. Sono politiche giudicate convenienti in numerosi studi, dai rapporti dell'IPCC, della Banca Mondiale ai diversi "libri bianchi" dei trasporti della Commissione Europea.

È oggi possibile perseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, in grado di riequilibrare i diritti di utilizzo delle strade, sia nel centro che nelle periferie, strada per strada. Tanti gli esempi di moderazione del traffico, che permettono di limitare le velocità massime dei veicoli, facendo muoverli in modo più fluido, meno aggressivo e pericoloso per pedoni e ciclisti. Molti anche i buoni esempi di piste ciclabili funzionanti, in Italia e all'estero.

Una ricetta davvero moderna per i problemi dell'inquinamento e della congestione urbana deve porsi come obiettivo principale la riduzione la riduzione dei flussi di trasporto privato, ossia i km complessivamente percorsi dagli autoveicoli.

Non singole misure con rapidi e sicuri risultati, ma un insieme di interventi, nell'ambito di programmi di pianificazione e riqualificazione urbana, che possono essere così sintetizzati:

- Pianificare le città per un diverso sistema di trasporti, rimettendo in discussione tempi e luoghi della città;
- Ridurre la necessità di spostamento;
- Si va a piedi fino dove si può;
- Quindi si utilizza la bicicletta;
- Chi non può usare la bicicletta usa i trasporti pubblici;
- Dove il trasporto pubblico tradizionale non può arrivare sono da utilizzare sistemi di trasporto a chiamata;
- Ove possibile si possono quindi utilizzare i sistemi di trasporto condivisi (car pooling e car-sharing);
- Negli altri casi si usa l'automobile privata, in modo regolamentato.

È indubbio che nella transizione verso la mobilità sostenibile è necessaria un'assunzione di responsabilità da parte del governo centrale, con il conseguente finanziamento di un vero e proprio piano di riconversione modale della mobilità urbana, sulla falsariga di quanto è avvenuto nei processi produttivi industriali, in modo da non lasciare soli gli enti locali nella gestione di un delicatissimo ed inderogabile problema, che è sanitario ed ambientale prima oltre che trasportistico.

Costi e cobenefici

Le politiche dei trasporti devono essere impostate per un obiettivo di lungo termine di riduzione drastica dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra nell'atmosfera. Con questi obiettivi si ottiene come co-beneficio la contemporanea riduzione delle emissioni di inquinanti convenzionali, fra cui PM10 e NOx che oggi sono i più critici per la qualità dell'aria.

I problemi sopra visti sono spesso affrontati da soli, senza cogliere i vantaggi di azioni congiunte. Ad esempio contro l'inquinamento dell'aria si predispongono blocchi del traffico, totali o selettivi per alcuni veicoli che emettono meno PM10 o ossidi di azoto. Ma raramente si considerano le emissioni di CO₂ o i consumi dei veicoli.

Le azioni contro l'inquinamento dell'aria diventano ancora più convenienti se si considerano i cobenefici per la riduzione delle emissioni di gas serra e il risparmio di carburanti.

Gli studi che hanno fatto un'analisi dei costi e dei benefici hanno mostrato che sono azioni che costano ma che convengono. Ossia è conveniente per il sistema-paese avviare un'azione decisa verso l'efficienza energetica e la mobilità sostenibile. Ci sono costi iniziali, che sono ripagati dai risparmi futuri sia nella bolletta energetica che nei "costi esterni" (malattie e ricoveri ospedalieri,

accumulo di gas serra) evitati. La convenienza sta anche nel fatto che molte delle azioni per risanare l'aria delle città andrebbero comunque fatte, per un altro problema ambientale, ancora più importante, quello dei cambiamenti climatici. Fra le poche eccezioni, i piccoli impianti a legna, che fanno bene al clima e male al PM10.

Una politica urbanistica

Un passaggio fondamentale per poter costruire una mobilità diversa è riprendere in mano la politica urbanistica, guidare lo sviluppo delle città in modo da non obbligare le persone a muoversi sempre e solo con le automobili. Negli ultimi anni si è andati in direzione opposta: quasi tutti i Comuni hanno svenduto il territorio per poter pareggiare il bilancio comunale con gli introiti degli oneri di urbanizzazione.

I tagli agli enti locali e i vincoli del patto di stabilità sono oggi il principale ostacolo alle azioni per l'aria pulita e il clima. È questo un nodo critico: se non si può investire in un sistema energetico e di trasporto alternativo, si perde credibilità nel chiedere ai cittadini di lasciare a casa l'auto.

Se si vuole essere credibili nella battaglia per ridurre le emissioni di gas serra e migliorare la qualità dell'aria delle città, è necessario recuperare uno spazio di dignità e rilevanza per la protezione dell'ambiente e di uno sviluppo davvero sostenibile sul lungo periodo; tema oggi di fatto ignorato, molto spesso usato come paravento (un ritornello sullo sviluppo sostenibile non si nega a nessuno). È questa la dura realtà che andrebbe affrontata. Possiamo anche illuderci che poche grandi opere o uno o più blocchi del traffico risolvano il problema, o prendercela con chi non misura mai abbastanza bene quello che respiriamo; ma servirebbe, come ha scritto Edgard Morin, recuperare il coraggio di un pensiero complesso.

Oggi che le dimensioni dell'economia e della finanza sono pervasive, rimettere al centro del dibattito politico le azioni vere e non emergenziali per risanare l'aria e contrastare i cambiamenti climatici potrebbe essere il segno di un cambiamento di direzione.

In questo contesto, l'aumento della mobilità ciclistica è uno dei primi strumenti di azione.