

«Nel centro di Roma via i diesel dal 2024» La strana guerra ai motori ultramoderni nella Capitale delle buche e dei bus vecchi

STOCCARDA Povero diesel. Qualche colpa l'avrà, ma come lo stanno trattando in questo periodo è veramente esagerato. L'ultimo razzo contro il bersagliato motore a gasolio, fino a poco tempo fa considerato il più efficiente ed ecologico dai politici e dai costruttori europei, lo ha lanciato dal Messico la sindaca di Roma Virginia Raggi.

L'annuncio della prima cittadina della Capitale è di quelli bomba e si abbatte su una complicata campagna elettorale ormai agli sgoccioli. Si tratta di un ultimatum in piena regola lanciato dal palco di un convegno sul clima, un out out che conferma un'impostazione avviata da tempo: «Roma ha deciso di impegnarsi in prima linea, ha partire dal 2024 il centro della città sarà vietato alla circolazione dei veicoli diesel privati».

LE PRIME CITTADINE

Con un post su Facebook la Raggi ha illustrato meglio i motivi della sua crociata accusando le vetture diesel di scatenare cataclismi di cui nemmeno gli scienziati conoscono con certezza le cause: «I cambiamenti climatici stanno modificando le nostre abitudini di vita. Le nostre città rischiano di trovarsi di fronte a sfide inattese. Assistiamo sempre più spesso a fenomeni estremi: siccità per lunghi periodi, come sta avvenendo nel Lazio, precipitazioni che in un giorno possono riversare sul terreno la pioggia di un mese intero. O anche nevicate inusuali a bassa quota come quelle che in questi giorni stanno investendo l'Italia. Per questo dobbiamo agire velocemente insieme alle altre grandi capitali mondiali. Se vogliamo intervenire seriamente dobbiamo avere il coraggio di adottare misure forti, bisogna agire sulle cause e non soltanto sugli effetti».

Cosa si intende per «centro città» non è ancora chiaro (la ZTL, l'Anello Ferroviario o un'area ancora da definire), come è tutto da vedere se la decisione verrà attuata visto che in quel periodo la Raggi non dovrebbe più essere ai vertici del Campidoglio. Certo il palcoscenico dal quale è stata lanciata la dichiarazione di guerra al propulsore a gasolio era globale e trattava proprio della salvaguardia del pianeta, ma è difficile pensare che una mossa così forte a pochi giorni dal voto non sia stata fatta per riscuotere consensi. Sia come sia, al vecchio ma moderno cuore diesel non basta più nemmeno rimanere in trincea, continuare a svolgere il suo duro lavoro, senza proclami e senza colpi di scena.

La data indicata dalla Raggi precede di un anno quella stabilita dalla sua collega parigina Anne Hidalgo che dal 2025 vuole bandire tutte le diesel dalla città delle luci e cinque anni più tardi fermare tutte le vetture private spinte da motori termici per lasciare spazio a quelle ad emissioni zero (le elettriche). Un modo per mettersi in linea con centri urbani più piccoli come Oxford e Stoccolma che hanno deciso di puntare tutto sulle vetture prive di emissioni molto prima di quella data. Fra le due signore che hanno fatto del presunto rispetto ambientale un loro punto d'orgoglio era già in atto una personalissima sfida nel campo del diesel. La Hidalgo ha vietato durante i giorni feriali la circolazione diurna a tutti i diesel Euro 3 e precedenti.

ACCANIMENTO UNICO

La sindaca romana ha risposto con una mossa che al momento non ha uguali: nelle domeniche ecologiche (l'ultima tre giorni fa) nessuna vettura diesel è autorizzata a circolare, nemmeno le Euro 6b attualmente in vendita considerate dalla UE il massimo della tecnologia, anche dal punto di vista ecologico. La qualità dell'aria viene prima di tutto, ma non può passare inosservato il fatto che contemporaneamente hanno via libera auto alimentate a gas con diversi anni sulle spalle che, seppur Gpl e metano siano carburanti più puliti del gasolio, è evidente che generano altri problemi.

Raggi e Hidalgo a parte, sono numerose le città che hanno annunciato di voler rinunciare rapidamente al

gasolio per la mobilità privata. Fra queste spiccano le virtuose Copenaghen e Oslo, ma anche le meno avanzate Madrid e, soprattutto, Atene. Che nessuno sia profeta in patria lo confermano gli attacchi pesanti al motore a gasolio anche in Germania, il paese che più degli altri lo ha incensato e spinto, facendone il fiore all'occhiello della potente industria automobilistica nazionale.

LA SENTENZA TEDESCA

Il tribunale amministrativo federale di Lipsia ha sentenziato che le città tedesche hanno il diritto di bloccare la circolazione delle vetture a gasolio per migliorare la qualità dell'aria. Ha raccomandato, però, di farlo «nella maniera più graduale possibile». I giudici di Duesseldorf e Stoccarda avevano già deciso in prima istanza che i piani delle città per ridurre l'inquinamento dell'aria contro potessero essere inaspriti, prevedendo anche il divieto di circolazione delle vetture a gasolio.

Le amministrazioni regionali del Baden-Wuerttemberg e del Nordreno-Westfalia, però, avevano impugnato la decisione, affermando che fosse necessaria una nuova base normativa a livello federale. Ora la battaglia contro il gasolio ha di nuovo via libera anche nella tana del diesel.

La strana guerra ai motori ultramoderni nella Capitale delle buche e dei bus vecchi

STOCCARDA Visto il fuso orario, la distanza (c'era l'Atlantico di mezzo) e, soprattutto, la nevicata che ha creato ai cittadini romani numerosi disagi, la sindaca Virginia Raggi ha illustrato pure sui social la sua strategica visione. Uno scenario apocalittico che certamente ha un fondo di verità. Sui rimedi lampo, però, bisogna andarci cauti perché potrebbero causare più danni dei problemi che risolvono. Prima di tutto c'è ancora una parte importante della comunità scientifica che non è del tutto sicura che il clima apparentemente impazzito sia legato effettivamente alle attività umane.

Ammesso che sia così (e probabilmente lo è) non è corretto puntare il dito solo contro la mobilità e, men che meno, contro le vetture a gasolio che, è evidente, possono esser causa solo di una parte dell'inquinamento urbano. Un contributo importante a rendere l'atmosfera irrespirabile lo danno i riscaldamenti delle abitazioni e degli uffici: non è un caso che i picchi di allarme scattino in inverno quando le precipitazioni più frequenti dovrebbero aiutare ad abbattere almeno le polveri sottili. Sono le direttive dell'Unione Europea a chiedere alle amministrazioni locali di fare qualcosa quando i veleni nell'aria superano il livello di guardia e il blocco della circolazione (o le targhe alterne) è uno dei provvedimenti più semplici da adottare anche se è stato più volte dimostrato che i benefici sono limitati o addirittura nulli.

MEZZI PUBBLICI CARENTI

Fin qui uno scenario comune a mezza Europa, ma suona strano che una delle metropoli con maggior problemi non solo dal punto di vista del rispetto ambientale voglia diventare l'apripista della mobilità sostenibile, un cambiamento che richiede risorse e ingenti investimenti nelle infrastrutture (le colonnine di ricarica scarseggiano) almeno che non si voglia scaricare tutti i problemi sugli automobilisti, cioè sui cittadini. Le città italiane di cui Roma è capofila sono fra quelle in cui i mezzi pubblici sono meno utilizzati, non certo per scelta, ma per necessità. E la percentuale di gente costretta ad utilizzare l'auto pare in Italia crescerà ancora. La gente preferirebbe comportarsi come fanno a Londra e Parigi, ma i chilometri di metropolitana nella Capitale sono uno scherzo, i mezzi pubblici di superficie pochi, vecchi e, a volte, scassati, quindi fra i principali inquinatori (per non parlare della situazione dei conti dell'Atac). Le buche, ormai, si formano con più rapidità di quante si riesca a ripararne e, dopo qualche giorno, rispuntano come funghi.

Attraversare ampie zone del centro (quello che la sindaca dal 2024 vuole proibire alle auto diesel) è diventata un'impresa tipo Parigi-Dakar e per avere una certa sicurezza bisognerebbe incentivare l'uso dei grandi Suv per la quasi totalità equipaggiati proprio dai motori a gasolio che la sindaca vuole bandire. È vero, da qualche parte bisogna pur cominciare, ma iniziare dal mettere al bando i diesel moderni che

rappresentano lo stato dell'arte della tecnologia dà l'impressione di iniziare proprio dalla coda.

PARCO CIRCOLANTE ANTICO

In realtà il futuro è già scritto, i motori termici, non solo quelli diesel, verranno progressivamente sostituiti da quelli elettrici che azzerano le polemiche perché non emettono sostanze inquinanti. Ma questo avverrà man mano, quando la tecnologia sarà matura, i costruttori pronti e i conti economici in equilibrio.

È probabile che l'industria (sta correndo velocissima) sia più rapida delle normative, ma certi annunci di facciata non possono non generare sospetti. E certamente più facile ipotizzare una futura ordinanza che può generare consenso anche elettorale e non richiede nemmeno coperture finanziarie, piuttosto che risolvere gli enormi problemi attuali e del prossimo futuro, non solo nei settori strategici della mobilità e del rispetto ambientale.

In una città dove circolano oltre 600 mila vetture con oltre 17 anni di età (cioè ante Euro 3) per prendersela con così tanto accanimento con le auto a gasolio di ultimissima generazione ci vuole, più che competenza, parecchia fantasia.

