

La Regione: «Può essere la strada giusta, ma non subito». In sei mesi sull'autostrada Venezia-Trieste sono transitati cinque milioni di mezzi pesanti

«Il Veneto soffoca, blocchiamo i Tir inquinanti»

Il direttore dell'Arpav: «L'aria è sempre più avvelenata, l'unica soluzione è fermare i camion sotto la classe euro 4»

Venezia

Quella del direttore dell'Arpav Andrea Drago è molto più di una provocazione. Ha tutta l'aria di una richiesta vera e propria, lanciata a quanti amministrano e hanno nelle mani le leve del potere per cambiare le cose. Il Veneto è sempre più inquinato, le iniziative messe in atto per arginare la situazione non bastano più a mettere "in sicurezza" l'aria. Allora che fare? «Bloccare l'ingresso ai valichi dei Tir che sono sotto la classificazione euro 4». Un'utopia? Drago fa una semplice considerazione: «In Italia entrano delle carrette che inquinano come 50 auto, basterebbe bloccare queste per abbattere buona parte dell'inquinamento che ammorba la nostra aria».

E non si parla di bruscolini: 19 milioni 783 mila veicoli che nel primo semestre del 2009 sono transitati ai valichi tra furgoni leggeri, furgoni e Tir (oltre 3 milioni). E tanto per restare a casa nostra, secondo i dati di Autovie Venete - la concessionaria delle autostrade Venezia-Trieste, Portogruaro-Portonovo e Palmanova-Udine - nei primi sei mesi 2009 sono transitati, soprattutto sulla A4, circa 5 milioni di mezzi pesanti.

Allora, blocchiamo i Tir più inquinanti? L'assessore alla Mobilità della Regione Veneto Renato Chisso, apre uno spiraglio. «In questo momento non possiamo percorrere questa strada, è troppo presto, anche se in effetti potrebbe essere quella risolutiva - sottolinea l'assessore - C'è in gioco tutta la partita dell'eurovignetta, che dovrebbe concludersi nel giro di qualche anno. Certo, in futuro la strada potrebbe essere proprio questa». Il Parlamento europeo ancora la primavera scorsa si è pronunciato sulla direttiva che mira a promuovere trasporti stradali più ecologici mediante tasse a copertura dei costi dell'inquinamento atmosferico e acustico e, eventualmente, del congestionamento. Propone di rafforzare alcune misure, ma senza imporre eccessivi oneri. E chiede di assegnare gli introiti delle tasse - calcolate in base all'inquinamento indotto - alla costruzione di aree di parcheggio e al miglioramento delle prestazioni ambientali dei veicoli.

Di fatto l'introduzione dell'eurovignetta renderà i pedaggi variabili in funzione del momento del giorno, del giorno stesso e della stagione, e saranno stabiliti anche in base a caratteristiche dei veicoli, quali il livello di emissioni inquinanti.

«L'inquinamento non trova tregua - ag-

giunge Drago - in giornate calde e umide come le ultime, c'è una concentrazione altissima di Pm10, la fase di transizione vera deve ancora iniziare: con l'apertura delle scuole, la ripresa delle attività lavorative e più avanti dell'accensione del riscaldamento, la situazione sarà destinata a peggiorare

ulteriormente. E diciamoci la verità, non è certo per colpa dei mancati controlli, visto che la nostra zona è senza dubbio la più monitorata d'Italia».

Un controllo che nei prossimi anni sarà ancora più severo e si arricchirà di nuovi strumenti, come un tavolo di lavoro che ve-

de scendere in campo un capoluogo di provincia e 18 comuni limitrofi, Arpav e Regione, e che dovrebbe dare il via a un nuovo modello di lotta all'inquinamento, attraverso "aree vaste". «Il concetto di base è quello che la tutela dell'ambiente non può essere affrontata solo su un territorio ristretto, ma

per essere più efficace deve coinvolgere aree più vaste - spiega Drago - Il primo esperimento è stato affidato a Verona e a 18 Comuni limitrofi che hanno caratteristiche ideali per "testare" nuove regole che coinvolgano il trasporto, il riscaldamento ad uso abitativo e industriale, i mezzi pubblici. Abbiamo visto ormai che le misure tradizionali non bastano più, sono fallite». L'insieme delle misure di contenimento dell'inquinamento sarà a carico dei Comuni e avrà un impegno di spesa importante, magari co-finanziato dalla Regione.

«Alla luce di questa esperienza, che già pare essere alquanto positiva, si potrà poi decidere se allargarla a tutto il Veneto - continua Drago - Creando appunto le aree vaste anti-inquinamento». Queste aree potrebbero essere Mestre, Venezia la zona del porto e quella industriale con alcuni centri vicini, o il Vicentino, ad esempio. «Certo si dovranno anche stanziare somme cospicue per aggiornare il parco-mezzi pubblici che spesso è obsoleto - conclude Drago - È inaccettabile vedere autobus che ancora vanno a gasolio, che inquinano come decine di auto, e per giunta girano per i centri storici».

Daniela Boresi



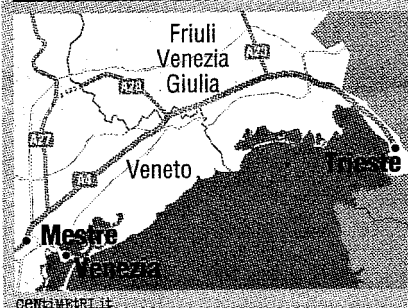
SMOG
Una lunga teoria di mezzi pesanti sull'autostrada Venezia-Trieste. L'Arpav propone di fermare ai valichi i Tir sotto la classe euro 4: «È l'unica soluzione», sostiene il direttore. E la Regione non boccia l'ipotesi







Il traffico sulla Venezia-Trieste

Raffronto volumi traffico nel 1° semestre suddiviso per classe

	2007	2008	Var.	2009	Var.
Cls 10	14.255.688	14.262.117	2,4%	14.796.509	3,7%
Cls 20	2.229.949	2.253.551	3,6%	2.159.794	-4,2%
Cls 30	374.477	374.924	4,7%	351.068	-6,4%
Cls 40	280.900	285.444	16,4%	247.741	-13,2%
Cls 50	2.515.213	2.585.396	8,5%	2.228.515	-13,8%
Totale	19.656.227	19.761.432	3,5%	19.783.627	0,1%



-  Classe 10: veicoli leggeri
-  Classe 20: furgoni
-  Classi 30, 40, 50. Tir
-  Per convenzione il traffico pesante riunisce le classi 20,30,40,50