



LEGAMBIENTE VERONA



Verona 28 ottobre 2013

Comunicato stampa

20 ANNI DI ECOSISTEMA URBANO CONTINUA L'EMERGENZA SMOG TRASPORTO PUBBLICO IN PICCHIATA

EDIZIONE 2013 IN CIMA ALLA CLASSIFICA VENEZIA TRENTO E BELLUNO

**VERONA 4^a TRA LE GRANDI CITTA' E 40^a IN ASSOLUTO
INVARIATA LA (SCADENTE) QUALITÀ URBANA NEGLI ULTIMI 9 ANNI**

**I 104 CAPOLUOGHI DI PROVINCIA NEL RAPPORTO ANNUALE DI
LEGAMBIENTE, AMBIENTE ITALIA E IL SOLE 24 ORE**

Il rapporto Ecosistema Urbano compie venti anni ed offre una straordinaria occasione per riflettere sulle città, sui fattori di riorganizzazione urbana indispensabili per arginare quella perdita di qualità che è sempre più elemento di degrado e di costi collettivi sempre più alti che pesano sulla vita dei cittadini. La sempre più scarsa quantità e qualità dei servizi e delle infrastrutture e l'aumento della rendita urbana pura – commenta Lorenzo Albi, Presidente di Legambiente Verona – si traducono in un maggiore costo per la città: aumento dei costi dell'abitare, espulsione delle attività a basso valore aggiunto, espulsione delle famiglie a più basso reddito, aumento della mobilità obbligatoria e nuovo consumo di suolo per realizzare piccoli e grandi complessi residenziali che, nella ricerca di valori del terreno più contenuto, si allontanano sempre più dai centri urbani. Cresce, in questo contesto, la concorrenza tra le città, in cui ogni singolo ambito tende a sviluppare in sé ogni funzione, senza alcuna specializzazione e spesso con scarsa capacità innovativa. Ed è così che proliferano le aree produttive (1000 nella sola provincia di Verona), i centri commerciali, gli spazi destinati al divertimento e allo sport: è la città diffusa (Indovina), la megalopoli padana (Turri), la città a bassa densità, il disperso urbano. Molti nomi per designare un unico grande effetto racchiuso in due parole: emergenza ambientale (ora lo smog, ora i rifiuti, ora lo sprawling, ora il trasporto pubblico...) conosciuta e indiscussa che però ancora oggi non trova tra i programmi politici, tra i singoli interventi sul territorio, tra le parole dei sindaci, un filo conduttore che offra un disegno nitido di quello che potrà diventare la città nel prossimo futuro.

ECOSISTEMA URBANO 2013

Solamente 11 città del Belpaese, su 104 monitorate, raggiungono a malapena la sufficienza (con 60/100 di punteggio), quando soltanto rispettando tutti i limiti di legge, senza nessuna performance straordinaria, il punteggio complessivo di un centro urbano sarebbe molto vicino a 100.

La XX edizione del rapporto di Legambiente, Ambiente Italia e Sole 24 Ore descrive un Paese pigro, apatico, che ha smesso di credere e investire nel cambiamento, ed evidenzia l'exasperante

incapacità con cui molte città affrontano sul proprio territorio alcune questioni chiave dal punto di vista ambientale.

Eppure esperienze positive in alcune città non mancano e dimostrano la praticabilità di alcune soluzioni capaci di offrire un servizio migliore al cittadino e alla collettività. E' il caso della raccolta differenziata di Novara o di Salerno, delle politiche sull'energia e sulla mobilità di Bolzano, della solarizzazione dei tetti delle scuole di Bergamo oppure dell'esperimento della moderazione della velocità in un intero quartiere di Torino.

Nello specifico la ventesima edizione di Ecosistema Urbano, con gli oltre 100mila dati raccolti attraverso un apposito questionario rivolto e redatto dalle amministrazioni dei comuni capoluogo, vede **sul podio delle migliori città Venezia per le grandi (> 200.000ab), Trento per le medie (tra 200.000 e 80.000 ab) e Belluno per le piccole (< 80.000ab)**, tenendo presente che si tratta di capoluoghi che ottengono punteggi di poco superiori ai 60/100 raggiungendo la sufficienza in un panorama, purtroppo, di generale mediocrità.

Venezia (64.85%) svetta in virtù di alcune buone performance, ma anche grazie alla sua peculiare conformazione urbana con il più basso tasso di auto immatricolate (41 ogni 100 abitanti) e la migliore estensione pro-capite d'isole pedonali (5,10 mq/abitante). Nella stessa categoria, *ma insufficienti*, al secondo posto troviamo **Bologna (56.12%)**, che conferma sotto i limiti per le concentrazioni di polveri sottili, seguita da **Padova (53.22%)** che migliora gli indici legati all'inquinamento atmosferico ma in calo per l'uso del trasporto pubblico.

Trento (71.38%) conferma il primo posto, tra le medie città, dello scorso anno grazie a buone performance in alcuni dei settori chiave della ricerca e ad un buon andamento generale. Seconda, nella stessa categoria è anche quest'anno **Bolzano (67.80%)** in buona posizione grazie a medie complessivamente basse per quel che concerne i parametri relativi alla qualità dell'aria e a quelli relativi alla mobilità ciclabile e alle politiche energetiche.

Le prime quattro posizioni delle **città piccole**, che raggiungono la sufficienza, sono occupate rispettivamente da Belluno, Verbania, Nuoro e Pordenone. Quinta, ma insufficiente, Mantova.

Belluno (72.19%) è al primo posto grazie al buon livello complessivo della qualità dell'aria: migliora infatti in tutti e tre i parametri monitorati (No₂, Pm₁₀ e Ozono) e questo basta a far sì che sopravanzi Verbania (prima lo scorso anno, quando Belluno fu seconda). Terza tra le città piccole è la sorpresa di **Nuoro**, in questa posizione principalmente per il fatto che ha finalmente iniziato a rispondere al nostro questionario e quindi può essere valutata mostrando anche valori bassissimi per quel che concerne gli inquinanti atmosferici. Quarta e quinta rispettivamente **Pordenone** e **Mantova** che invece sono più solite occupare la parte alta della classifica tra le piccole, con qualche flessione nei parametri più significativi della ricerca.

Tra le peggiori invece troviamo un trittico tutto siciliano: **Catania**, per le grandi città, **Siracusa** per le città medie e **Caltanissetta** per le città piccole.

Nel complesso, l'ecosistema urbano 2013 evidenzia con chiarezza la situazione di impasse in cui versa l'Italia delle città. **L'inquinamento atmosferico** resta a livelli di emergenza e si continua a disperdere in media più di un terzo dell'acqua potabile immessa in rete (il 32%); **l'efficienza della depurazione** migliora di uno "zero virgola" alla volta (oggi viene trattato l'89,6% dei reflui fognari, l'1,6% in più di un anno fa) e cala **la produzione di rifiuti solidi urbani** soprattutto a causa della contrazione dei consumi. Restano praticamente stabili le quote della **raccolta differenziata**, che passa dal 38% al 39,3%. In questo settore solo nove città raggiungono il target del 65% imposto dalla normativa per il 2012 e quasi tutte le grandi città non hanno raggiunto nemmeno quell'obiettivo del 35% che i Comuni avrebbero dovuto rispettare già nel 2006. Cresce lentamente ma costantemente il parco di **autovetture circolanti** che supera le 64 auto ogni 100 abitanti (64,2) e contestualmente prosegue il declino del **trasporto pubblico** urbano che continua a perdere passeggeri: i viaggi effettuati in media annualmente con i mezzi pubblici dagli abitanti dei capoluoghi di provincia scendono a 81 (erano 83 l'anno passato). Praticamente congelati gli indici dedicati a isole pedonali, zone a traffico limitato, reti ciclabili urbane.

CLASSIFICA FINALE - ECOSISTEMA URBANO XX edizione

Pos	Città		Pos	Città		Pos	Città	
	Città Grandi		20	Ravenna	53,23%	11	Macerata	54,26%
1	Venezia	64,85%	21	Livorno	52,88%	12	Lecco	53,37%
2	Bologna	56,12%	22	Lucca	51,78%	13	Cremona	53,06%
3	Padova	53,22%	23	Prato	51,21%	14	Sondrio	52,34%
4	Verona	51,64%	24	Brescia	49,55%	15	Cuneo	51,46%
5	Genova	51,17%	25	Vicenza	48,33%	16	Ascoli Piceno	50,35%
6	Trieste	48,02%	26	Varese	47,36%	17	Siena	50,18%
7	Firenze	47,70%	27	Cagliari	46,88%	18	Biella	50,02%
8	Milano	46,52%	28	Novara	45,33%	19	Lodi	49,70%
9	Torino	46,31%	29	Pistoia	45,09%	20	Teramo	49,68%
10	Roma	42,81%	30	Arezzo	44,58%	21	Vercelli	48,91%
11	Napoli	40,01%	31	Pescara	44,05%	22	Benevento	48,76%
12	Messina	34,21%	32	Como	44,03%	23	Ragusa	44,42%
13	Bari	31,83%	33	Treviso	43,95%	24	Pavia	44,21%
14	Palermo	26,25%	34	Taranto	43,79%	25	Potenza	43,55%
15	Catania	25,59%	35	Alessandria	42,07%	26	Rieti	43,42%
	Città Medie		36	Monza	41,54%	27	Matera	42,89%
1	Trento	71,38%	37	Grosseto	40,42%	28	Avellino	42,76%
2	Bolzano	67,80%	38	Brindisi	36,00%	29	Asti	42,50%
3	Parma	64,17%	39	Lecce	34,69%	30	Cosenza	42,19%
4	Perugia	63,40%	40	Foggia	33,77%	31	Savona	41,36%
5	La Spezia	63,03%	41	Reggio Calabria	32,08%	32	Rovigo	39,72%
6	Reggio Emilia	60,42%	42	Catanzaro	30,95%	33	Imperia	38,43%
7	Pisa	59,46%	43	Latina	30,87%	34	Caserta	38,23%
8	Forlì	59,26%	44	Siracusa	29,38%	35	Campobasso	36,58%
9	Piacenza	57,83%		Città Piccole		36	Viterbo	33,21%
10	Pesaro	57,70%	1	Belluno	72,19%	37	Isernia	33,15%
11	Ancona	56,94%	2	Verbania	66,32%	38	Enna	31,38%
12	Modena	56,39%	3	Nuoro	65,00%	39	Frosinone	27,40%
13	Udine	56,30%	4	Pordenone	64,43%	40	Massa	25,40%
14	Bergamo	55,57%	5	Mantova	59,44%	41	Trapani	24,77%
15	Ferrara	55,19%	6	Gorizia	58,49%	42	Vibo Valentia	24,63%
16	Terni	55,13%	7	Oristano	58,33%	43	Crotone	21,81%
17	Sassari	54,68%	8	Aosta	58,04%	44	Agrigento	19,23%
18	Salerno	54,21%	9	Chieti	56,99%	45	Caltanissetta	18,69%
19	Rimini	53,85%	10	L'Aquila	54,76%			

Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano (Comuni, dati 2012)

Elaborazione: Ambiente Italia srl

VERONA

Questa ventesima edizione ci invoglia a uno sguardo retrospettivo per valutare il quadro complessivo dei cambiamenti avvenuti a livello urbano, per valutare, attraverso il Rapporto di Legambiente e Ambiente Italia quale unico strumento nelle mani dei cittadini, l'efficacia delle politiche messe in campo. Per valutare più dettagliatamente la velocità o, meglio, la lentezza del cambiamento quando c'è stato, abbiamo confrontato 9 indicatori che sono praticamente rimasti immutati nel tempo e concentrandoci sull'ultimo decennio, dal momento che tornare più indietro nel tempo rende spesso i dati non confrontabili tra loro.

Iniziamo con il famigerato particolato, le PM10, diventate sinonimo di qualità dell'aria e prodotte principalmente da traffico e riscaldamento, che sono decisamente pericolose per la salute umana. La concentrazione massima in atmosfera è stabilita dalle direttive comunitarie in 40 µg/mc come media annuale. Dopo un decennio i valori, comunque altalenanti e superiori ai limiti di legge, sono parzialmente migliorati; da una parte per effetto dello spostamento della centralina di

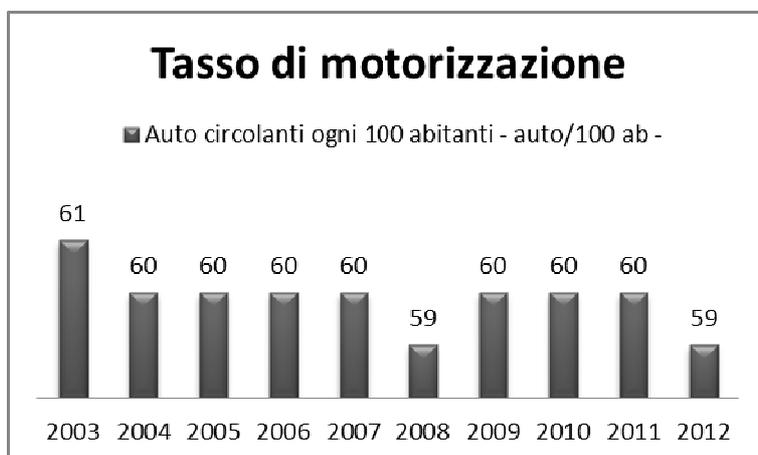
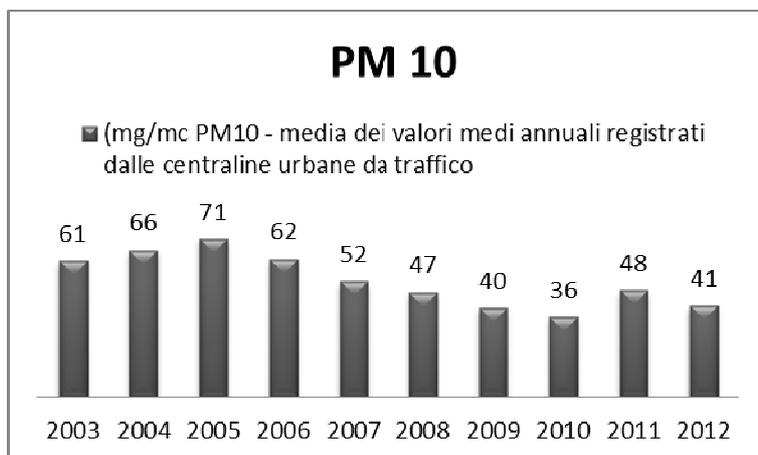
rilevamento in un'area interna adibita a parcheggio e spazio verde, mentre precedentemente era localizzata in C.so Milano, viale oggi a quattro corsie e comunque quotidianamente frequentato da pedoni e ciclisti; dall'altra da indiscusse favorevoli condizioni atmosferiche legate alle piogge.

Nessuna misura significativa è mai stata presa nemmeno in considerazione in grado di far fronte al costante superamento dei limiti e alle allarmate preoccupazioni espresse da più fonti mediche e dallo stesso Dipartimento per la Prevenzione dell'ASL 20 di Verona.

I parametri dello smog sono indiscutibilmente più direttamente influenzati dalla mobilità. Il livello medio di **motorizzazione privata** (la densità di automobili), che nei capoluoghi italiani continua ad aumentare anche se di poco (64,4 auto ogni 100 abitanti), vede Verona sostanzialmente stabile con 60 auto ogni 100 abitanti e nell'ultimo anno in leggera flessione (59auto/ab) riduzione probabilmente dovuta alla recessione in atto che in condizioni favorevoli non sarebbe avvenuta.

Il numero di automobili appare quasi ovunque inversamente proporzionale all'offerta di trasporto pubblico e Verona non si sottrae da questo preordinato destino.

Nel caso dei passeggeri trasportati dai mezzi pubblici la situazione è praticamente e drammaticamente rimasta ferma negli ultimi anni, anzi, se possibile ha fatto anche qualche passo indietro, visti i sistematici tagli imposti dalla Regione e lo scarso interesse dimostrato dagli amministratori locali.



La nostra città, da una storia che dal dopoguerra alla metà degli anni '80 del secolo scorso aveva organizzato e prodotto un servizio pubblico tra i più efficienti e capillari, oggi si ritrova nel complesso "al palo", praticamente fermo, anzi in generale recessione e comunque in grave crisi e certo non competitivo con l'auto privata.

Siamo in attesa dall'inizio del nuovo secolo di un servizio di trasporto pubblico di massa, prima la più efficiente metrotranvia ora la filovia,

che non ha trovato credibilità nemmeno tra gli stessi amministratori che si sono succeduti, i quali hanno preferito abbandonare i cittadini ai propri mezzi o, peggio, affidandosi a progettualità di nuove strade o trafori improbabili che nulla comunque incideranno sulla mobilità urbana.

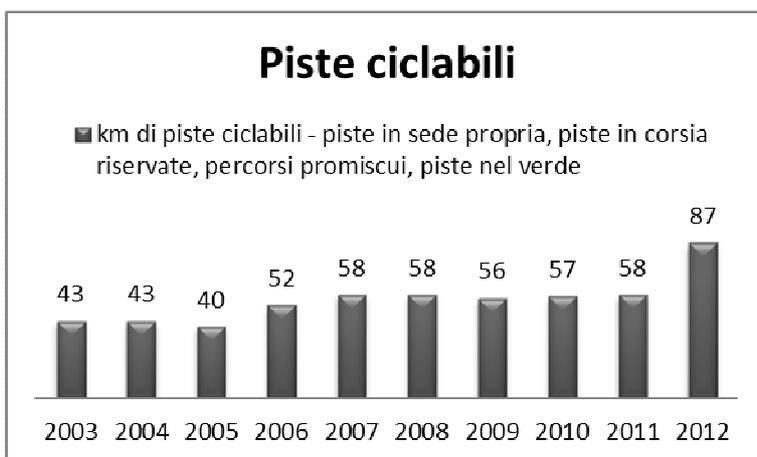
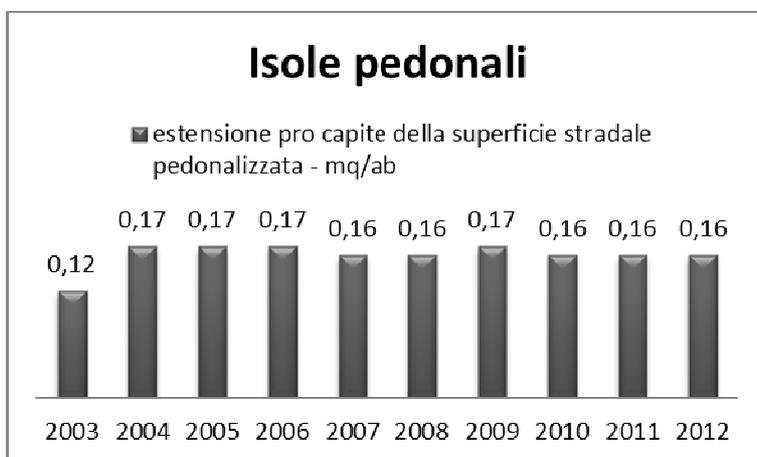
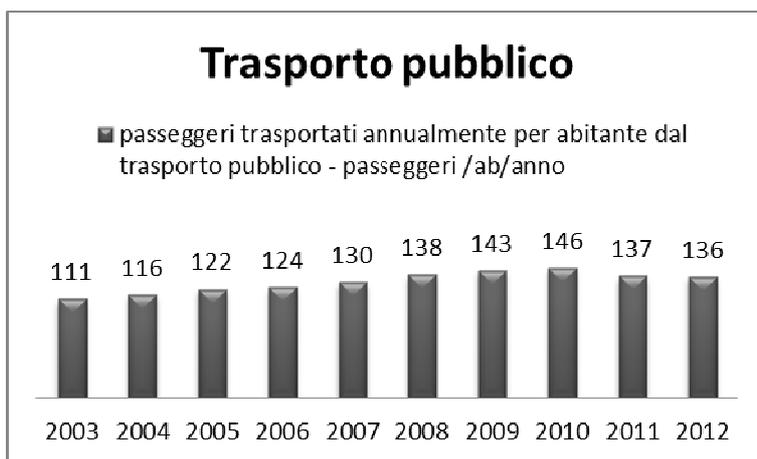
Ed eccoci a isole pedonali e piste ciclabili. Le prime, come ben evidenzia il grafico, dimostrano una staticità a testimonianza che nulla è stato fatto, né prima né negli ultimi 10 anni. La superficie pedonalizzata disponibile testimonia quanto la città viva la propria organizzazione, i propri eventi, e Verona, con 0.16 mq/ab, ben al disotto della comunque scadente media nazionale di 0.36 mq/ab, pur essendo una città storica tra le più importanti al mondo e che fonda buona parte della

propria economia urbana sulle molteplici forme di turismo, non riesce ad uscire da un inqualificabile modello che considera il pedone un ostacolo e un elemento che rallenta la circolazione, tanto da farne la principale vittima, insieme ai ciclisti, nell'incidentalità cittadina.

Per quanto riguarda la ciclabilità va fatta subito una precisazione, nel senso che i dati disponibili sono solamente in grado di misurare l'estensione dei percorsi ciclabili e non il grado di sicurezza, la funzionalità e la distribuzione all'interno della città. Inoltre questo indice è stato più volte modificato e adeguato; poi, dal 2004 si è scelto di considerare un indice sintetico che comprendesse tutte le tipologie di percorsi aperti alle due ruote a pedali (Km di piste promiscue,

in sede propria, in corsia riservata; zone 30 ecc.), che abbiamo definito con i "metri equivalenti" ogni 100 abitanti, da cui si ricava che Verona, terza tra le grandi città, supera di poco i 10 m eq/ab.

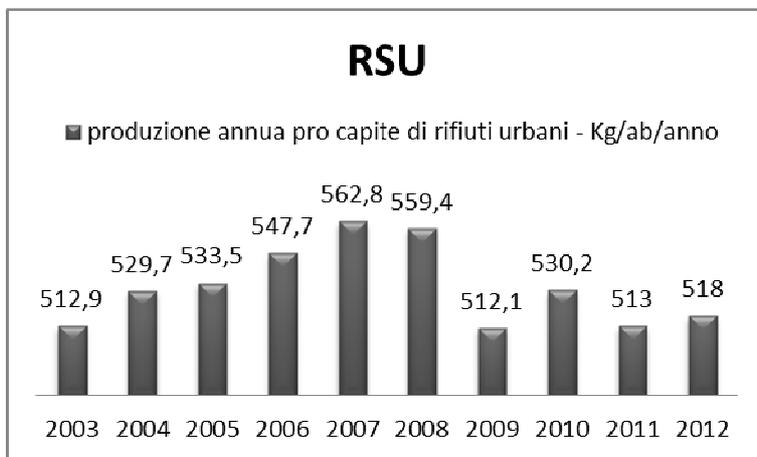
In questo specifico report decennale si è preferito ricondurre i vari indici ai chilometri complessivi di piste ciclabili dal 2003 al 2012, per poter leggerne l'andamento.



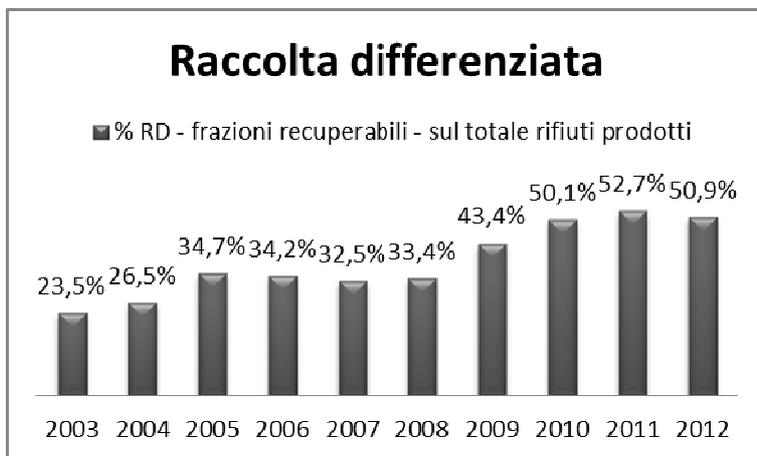
Nonostante il miglioramento dell'ultimo anno, che speriamo esprima un trend di crescita, Verona non eccelle dato che tra le sole grandi città si attesta all'8° posto (su quindici) mentre dodici città italiane superano i 100 km e tre i 200 km (Modena, Reggio Emilia e Roma). La ciclabilità italiana rimane in ogni caso ben lontana e molto indietro rispetto alle capitali europee: basti pensare che tre sole città europee (Helsinki con 1.500 km, Stoccolma e Hannover con 750 ciascuna) eguagliano i 104 capoluoghi italiani!

La produzione di rifiuti rappresenta una delle pressioni ambientali maggiori delle nostre città e non solo laddove sono scoppiate delle vere e proprie emergenze legate alla loro raccolta e smaltimento. Per questo motivo la riduzione della produzione dei rifiuti è un obiettivo importante presente in tutti i documenti e nelle politiche europee e nazionali. Però, mentre per quasi tutte le grandi città l'intenzionalità si è tradotta in "lieve" riduzione, a Verona la situazione è la

medesima di 10 anni fa, segno che gli obiettivi, confermati sia dal Piano per i rifiuti Regionale e Provinciale, dovevano garantire una costante quantità per l'attivazione dell'impianto di Ca' del Bue. La sola riduzione tra il 2008 e il 2009, come già dimostrato nelle precedenti edizioni del Rapporto annuale, è dovuta ai fattori recessivi per la crisi economica in atto.

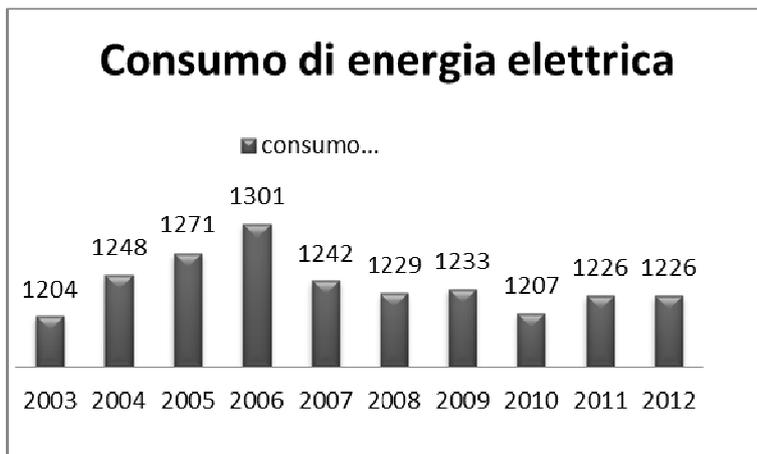


La raccolta differenziata dei rifiuti ha avuto invece un andamento molto dinamico e positivo con il raddoppio in dieci anni, pur rimanendo ben al di sotto degli obiettivi di legge fissati al 65% per il 2012. Dobbiamo inoltre confidare nelle future scelte della PA affinché invertano il brutto calo dell'ultimo anno. Gli esempi di Novara e Salerno, che in pochissimi anni hanno raggiunto gli obiettivi di legge raggiungendo rispettivamente il 69.7% e il 67.9%, devono essere il modello da perseguire.



Il consumo di energia elettrica per uso domestico è un altro degli indici "storici" di Ecosistema Urbano, su cui sono stati utilizzati dati Istat.

E' cresciuta la fame di energia elettrica pur considerando un vistoso calo dovuto evidentemente all'effetto della solita crisi. Appare per questo indispensabile puntare maggiormente sulla produzione di energie rinnovabili, confermando l'andamento degli ultimi anni che vede Verona attestarsi al

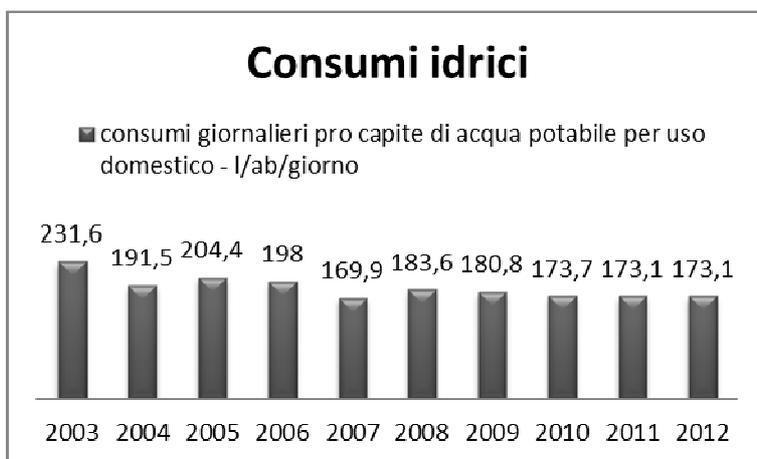


secondo posto sia per il solare termico, sia per il solare fotovoltaico che per il teleriscaldamento. Inoltre appare indispensabile che il comune di Verona, pur avendo attivato incentivi nel regolamento edilizio relativamente al risparmio energetico e l'impiego e la diffusione delle fonti da energie rinnovabili, adotti e realizzi interventi di risparmio energetico sugli edifici pubblici.

I dati sui consumi idrici domestici sono tratti dalle ultime rilevazioni del Rapporto Indicatori Ambientali Urbani (ISTAT 2012 su dati 2011). Non essendo presente ad oggi una rilevazione più aggiornata, si è tenuto conto dei dati del medesimo Rapporto ISTAT già utilizzati per la scorsa edizione.

Verona si attesta appena sopra la media nazionale (164,55 lt/ab/giorno pro-capite), con un trend comunque favorevole ad una costante riduzione.

L'impegno futuro dei nostri amministratori dovrà, inoltre, promuovere ulteriori campagne per migliorare gli stili di vita dei cittadini, controllare i consumi e chiedere al soggetto gestore di riferimento (Acque Veronesi) di attivarsi per ridurre significativamente nel breve periodo le perdite della rete, che a tutt'oggi è del 30% di quanto immesso.



CONCLUSIONI

La situazione di sostanziale staticità che caratterizza la nostra città richiama con urgenza un nuovo futuro – conclude Lorenzo Albi – per poter far fronte alle sempre più esigenti richieste dei giovani cittadini che si trovano ad ereditare condizioni sociali ed ambientali caratterizzate da modelli vecchi, parcellizzati e privi di una regia e di un disegno lungimirante e complessivo. La crisi urbana impone azioni coraggiose lontanissime da modelli legati al consumo di nuovo suolo o a nuova viabilità che favorisce l'uso dei mezzi privati.

Vanno rigenerati i quartieri della periferia incentivando la riqualificazione energetica degli edifici; vanno recuperate le abitazioni vuote o non utilizzate, vanno creati nuovi spazi verdi pubblici per dare spazio alla nuova creatività e alla cultura per i giovani, per favorire le relazioni sociali, il senso del vicinato, del quartiere, della comunità.

Se l'inquinamento atmosferico resta ai livelli di emergenza vanno immediatamente implementate azioni volte a disincentivare l'uso dell'auto rinnovando contemporaneamente il parco mezzi pubblici, assolutamente insufficiente nelle ore diurne e incredibilmente assente nelle ore serali. L'uso dei mezzi pubblici è direttamente proporzionale all'offerta dei servizi, quindi va attivato immediatamente il progetto di filovia, inadeguato per questa città, ma comunque migliorativo rispetto alla situazione odierna.

Vanno abbandonati tutti quei progetti di nuova viabilità che già il Piano Urbano della Mobilità del 2004 aveva bocciato perché assolutamente incapaci di affrontare correttamente il decongestionamento di alcune aree della città. In particolar modo vanno risolti con il servizio pubblico i nodi legati alla congestione della circonvallazione esterna e interna, di via Santa Maria in Organo, di via Mameli e di altri assi viari che immettono traffico anziché espellerlo, creando corsie preferenziali per il servizio pubblico e corsie esclusive per la ciclabilità.

Vanno quindi attuati i parcheggi scambiatori ai quattro poli della città dai quali si possa con facilità utilizzare i servizi della municipalità.

L'ampliamento delle ZTL, a tutt'oggi quelle veronesi nemmeno annoverabili come tali dato che non raggiungono le otto ore diurne di chiusura, e delle isole pedonali (vedi via Stella) possono e stanno producendo esternalità positive sia dal punto di vista ambientale sia da quello delle attività commerciali che hanno promosso a pieni voti la chiusura della via.

Proseguire quindi nelle campagne per la riduzione dei consumi, per la contrazione della produzione di rifiuti, premiando il riuso e contemporaneamente passando ad un sistema di raccolta differenziata “porta a porta” quale modello di sicura efficacia per ottenere il rispetto delle norme e una migliore qualità ambientale.

Infine favorire e incentivare nuovi impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, abbandonando definitivamente il progetto di Ca’ del Bue che disincentiva una corretta e sostenibile azione di trattamento dei rifiuti e provoca esternalità negative (“... *emissioni che producono composti pericolosi per la salute...*”, fonte Istituto Superiore di Sanità) e nocive non solo per i cittadini del comune di Verona.

Verona, 28 ottobre 2013

LEGAMBIENTE VERONA

Per comunicazioni:

Legambiente Verona, Via Bertoni, 4 37122 Verona
tel. 0458009686 fax 0458005575
e-mail info@legambienteverona.it
www.legambienteverona.it