

[da "la Repubblica", 1° maggio 2013]

Premiato chi si sposta in bici e bus: più fondi per i comuni "no-smog"

Proposta di legge di 150 associazioni ambientaliste contro l'inquinamento. Il meccanismo è quello "bonus-malus" delle assicurazioni, con obiettivi precisi

di ANTONIO CIANCIULLO

Scatterà il bonus-malus, come per le assicurazioni. Se il Comune rispetta gli obiettivi e la percentuale di spostamenti con l'auto scende, scatta il premio e nelle casse del municipio arrivano i fondi per rendere più piacevole muoversi in città. Se invece le bici restano ferme in cantina, gli autobus sono inespugnabili e a piedi non si riesce a camminare per colpa dello smog, niente aiuti all'amministrazione pubblica.

È questo il senso della legge di iniziativa popolare che verrà presentata il 4 maggio nel corso della manifestazione organizzata a Milano dalla Rete della mobilità nuova, un network che raccoglie 150 associazioni. L'iniziativa punta a creare un sistema analogo a quello della raccolta differenziata dei rifiuti: quote progressive per ridurre il peso dell'inquinamento. Entro due anni a partire dall'approvazione della legge gli spostamenti in auto e moto dovranno essere meno di quelli a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico. A partire dal secondo anno si dovrà scendere al 47,5%, entro il quinto anno al 40%. Una bella differenza rispetto alla situazione attuale in cui auto e moto battono i rivali 7 a 3.

Un disastro che nasce dall'anomalia Italia. Abbiamo 36 milioni di auto: il 17% dell'intero parco circolante in Europa a fronte di una popolazione pari al 7% di quella continentale. Uno squilibrio che ci costa caro in tutti i sensi. Dal punto di vista economico la congestione delle reti di trasporto ci ha fatto perdere 142 miliardi di euro di Pil negli ultimi dieci anni. Dal punto di vista della salute l'Oms calcola che l'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare provoca decine di migliaia di morti ogni anno e nelle aree più inquinate causa una riduzione dell'aspettativa di vita fino a 24 mesi.

"La velocità media nei maggiori centri urbani italiani resta quella di fine Settecento: oscilla intorno ai 15 chilometri all'ora e scende fino a 7-8 chilometri nelle ore di punta", spiega Alberto Fiorillo, responsabile del settore urbano di Legambiente, una delle associazioni che hanno promosso l'appuntamento del 4 maggio. "L'idea delle quote obbligatorie di trasporto pubblico nasce dal fatto che questa situazione è bloccata da anni. La media è 70% di spostamenti in auto e moto, ma a Bergamo si supera il 90% e a Reggio Calabria e a Bari l'80%".

Promossa invece Bolzano: il 70% degli spostamenti viene effettuato in maniera sostenibile (a piedi, con bicicletta o con i mezzi di trasporto pubblico) e in 10 anni l'uso dell'automobile privata si è quasi dimezzato, passando dal 42% di spostamenti al 25%. Passi avanti anche per Bologna (con più di un quarto della popolazione che sale su un mezzo pubblico) e Reggio Emilia, dove il Comune ha approvato a ottobre una riduzione della velocità in tutto il centro abitato, escluse le principali vie di scorrimento, a 30 chilometri all'ora.

Il quadro complessivo resta però sconcertante. Secondo il dossier Mal'aria di Legambiente, nel 2012 ben cinquantadue capoluoghi di provincia hanno superato il tetto giornaliero per le micidiali polveri sottili (Pm 10). Un quadro di illegalità sottolineato dall'Unione europea che da tempo chiede al nostro Paese di adottare provvedimenti per ridurre l'inquinamento atmosferico.

1. **Rispondete alle domande.**

- a. In cosa consiste “l’anomalia Italia”?
 b. Perché secondo voi i dati negativi si concentrano soprattutto al sud?

2. **Provate a riscrivere le seguenti frasi con altre parole, mantenendo il significato e il registro linguistico. Potete utilizzare altri modi di dire o altre espressioni retoriche.**

- a. Se il Comune rispetta gli obiettivi e la percentuale di spostamenti con l'auto scende, scatta il premio e nelle casse del municipio arrivano i fondi per rendere più piacevole muoversi in città. Se invece le bici restano ferme in cantina, gli autobus sono inespugnabili e a piedi non si riesce a camminare per colpa dello smog, niente aiuti all'amministrazione pubblica.

- b. Abbiamo 36 milioni di auto: il 17% dell'intero parco circolante in Europa a fronte di una popolazione pari al 7% di quella continentale.

- c. La media è 70% di spostamenti in auto e moto, ma a Bergamo si supera il 90% e a Reggio Calabria e a Bari l'80%. Promossa invece Bolzano: il 70% degli spostamenti viene effettuato in maniera sostenibile.

- d. Passi avanti anche per Bologna (con più di un quarto della popolazione che sale su un mezzo pubblico) e Reggio Emilia, dove il Comune ha approvato a ottobre una riduzione della velocità in tutto il centro abitato.

- e. Il quadro complessivo resta però sconcertante. Un quadro di illegalità sottolineato dall'Unione europea che da tempo chiede al nostro Paese di adottare provvedimenti per ridurre l'inquinamento atmosferico.

3. **Completate le frasi con il verbo (+ preposizione o avverbio, se occorre) preso dal testo, coniugato al tempo e modo corretto.**

- a. L'Italia _____ la Germania 3 _____ 2.
 b. Quest'anno le temperature invernali _____ minimo storico.
 c. Il problema dell'inquinamento _____ fatto che le leggi sulla protezione dell'ambiente non vengono rispettate.
 d. L'età media dei laureati (laurea magistrale) in Italia _____ 25 anni.
 e. I miei vicini di casa _____ due bambini nigeriani.

[da "la Repubblica", 28 aprile 2013]

"Roma: bike sharing anno zero" La via crucis tra le ciclostazioni

Il servizio di condivisione delle biciclette del Comune, partito in via sperimentale dal 2008 nel primo Municipio e mai realmente decollato in città, negli ultimi dodici mesi ha subito una completa involuzione

di MANUEL MASSIMO

Stalli vuoti, pochissime bici, sosta selvaggia davanti _____ colonnine, gomme _____ terra e meccanismi arrugginiti: il bike sharing capitolino resta al palo. Il servizio di condivisione _____ biciclette del Comune, partito _____ via sperimentale _____ giugno 2008 nel primo Municipio e mai realmente decollato in città, _____ ultimi dodici mesi ha subito una completa involuzione che è sotto gli occhi _____ turisti e residenti. Esattamente un anno fa, il 28 aprile 2012, migliaia _____ cittadini in bici chiamati a raccolta _____ movimento Salvaiciclisti manifestavano ai Fori Imperiali chiedendo "città _____ misura di bicicletta" e amministrazioni più sensibili _____ istanze dei ciclisti urbani.

Il Campidoglio, nonostante l'approvazione del Biciplan e la promessa _____ realizzare "mille chilometri _____ piste ciclabili in città, entro il 2020", sembra aver dimenticato il progetto _____ cassetto. Il candidato sindaco di Roma del centrosinistra Ignazio Marino attacca il primo cittadino uscente: "Il bike sharing - dice ironicamente - è un'altra grande impresa di Alemanno.

Bisognerebbe spiegargli che questa è una capitale: se Parigi programma 24mila biciclette, come fa Alemanno _____ pensare che _____ una capitale europea come Roma ne sono sufficienti 450?".

Secondo Marino la gestione del servizio è da bocciare senza appello: "Sono passate di mano le responsabilità dall'Atac all'Agenzia per la Mobilità. Sono stati spesi 1 milione e 800mila euro: ma se si va alle colonnine si trovano zero biciclette, perché sono state tutte rubate". In verità qualche bici ancora c'è (si stima che le "superstiti" siano circa una dozzina, ndr), ma spesso è inservibile: gomme a terra, componentistica arrugginita e freni lenti le cause principali. Girare tra le ciclostazioni del servizio (come abbiamo fatto ieri mattina, ndr), equivale a compiere una "via crucis" e trovare una bici "pedalabile" da prendere in prestito è un'impresa.

Si parte intorno a mezzogiorno da piazza di Spagna: bici assenti e colonnine arrugginite. Percorrendo via del Babuino si arriva in piazza del Popolo e poi alla stazione del bike sharing di via del Corso: anche qui di bici neanche l'ombra. Proseguendo verso piazza Venezia, s'incontra la ciclostazione di via dei Pontefici: anche qui "bici zero" e sosta selvaggia di auto e camion davanti agli stalli. In piazza del Parlamento il deserto. In via della Scrofa l'assedio degli scooter alle colonnine vuote.

La via crucis continua. In piazza delle Cinque Lune, vicino a piazza Navona, è presente una bici con componentistica arrugginita e freni lenti. In largo Sant'Andrea della Valle ce n'è un'altra: con la ruota posteriore completamente deformata da un urto e, quindi, non utilizzabile. In largo delle Stimate, vicino a largo di Torre Argentina, le bici presenti sono due: ma una ha una gomma a terra, l'altra è arrugginita ed è senza luce catarifrangente posteriore. L'ultima stazione visitata, intorno alle 13, è dietro il Pantheon: qui solo auto e scooter in sosta selvaggia al posto delle bici.

[...]

- 1. Completate il primo paragrafo dell'articolo inserendo le preposizioni semplici e le preposizioni articolate mancanti.**

2. Il giornalista percorre una “via crucis” tra le postazioni predisposte per il bike sharing. In alcune di queste però non è presente neanche una bicicletta. Nell’articolo questa “assenza di biciclette” viene espressa in 6 modi diversi: trovateli!

- a. _____
 b. _____
 c. _____
 d. _____
 e. _____
 f. _____

3. Nell’articolo si parla di “città a misura di bicicletta”. In realtà questa espressione si usa molto nelle varianti “.. a misura di bambino” e “... a misura d’uomo”. Quali caratteristiche dovrebbe avere secondo voi?

Città a misura di bicicletta	Città a misura di bambino	Città a misura d’uomo

Cos’altro, secondo voi, può essere “a misura d’uomo”? _____

4. Come ci si muove nelle grandi città ceche e slovacche? Viene fatta particolare attenzione al tema dell’inquinamento e dell’ecosostenibilità degli spostamenti in città? Fate una piccola ricerca in Internet e/o sui giornali e illustrate i risultati in un breve articolo sull’esempio dei due articoli letti a lezione. (circa 600 parole)