

SOCIETÀ

IL CASO

LA DISFIDA DEI CENTRI STORICI ECCO CHI NON VUOLE PIÙ LA ZTL

È un fazzoletto di 5 chilometri quadrati, varato dalla ex sindaca (di sinistra): ora a Madrid è partito (da destra) un movimento che contesta «i privilegi» della zona a traffico limitato. Che sta succedendo nelle capitali europee?

di FRANCESCO GIAMBERTONE

L'ultima guerra civile spagnola si combatte su un fazzoletto di terra di 5 chilometri quadrati. È l'area su cui si estende «Madrid Central», la zona a traffico limitato del centro storico della capitale spagnola. Il nuovo sindaco di centrodestra José Luis Martínez-Almeida, fresco di elezione, ha scatenato un putiferio annunciando di volerla cancellare. Per diverse ragioni: quelle ufficiali raccontano che «la misura non

riduce il traffico e l'inquinamento, rovina i commercianti, è esclusiva ed elitista» e per questo va subito eliminata e solo più avanti, forse, ripensata. E poi quelle officiose, squisitamente politiche. «Madrid Central» è stata la riforma simbolo di Manuela Carmena, l'unica sindaca di centrosinistra della capitale negli ultimi 30 anni. È arrivata prima anche alle elezioni del 26 maggio, ma i 503 mila voti non le

sono bastati a battere la coalizione dei conservatori. Alla nuova amministrazione di Popolari e Ciudadanos (sostenuta dagli estremisti di Vox) ripartire abbattendo la bandiera degli avversari era sembrata da subito una buona strategia. Che però ha infiammato una lotta giudiziaria, di civiltà e (in parte) di classe che rischia di riproporsi anche in altre città europee.

Un passo indietro. La travagliata





FOTOTECA GILARDI/GETTY IMAGES

Piazza della Scala a Milano nel 1960, quando ancora si poteva entrare (e parcheggiare). Nel capoluogo lombardo l'Ecopass è stato introdotto nel 2008, ed è poi diventato Area C

storia di Madrid Central comincia nel 2018. La Spagna è da tempo nel mirino della Commissione europea per le troppe emissioni: deve ridurle o rischia una multa da mezzo miliardo di euro. Per questo a fine novembre la sindaca 74enne crea nel nocciolo della inquinatissima Madrid una delle zone a traffico limitato più ambiziose del Continente: piccola, appena 4,7 chilometri quadrati, ma

aperta solo per i residenti e per pochi veicoli super-eco, con multe da 90 euro. I commercianti si organizzano subito in una «Plataforma de Afectados» che denuncia il rischio, senza i clienti alla guida, «del collasso di 17 mila imprese del centro». Ma Manuela non arretra. «La maggioranza della gente era con noi», racconta oggi Inés Sabanés, la ex consigliera che con Carmena ha messo in piedi la Ztl,

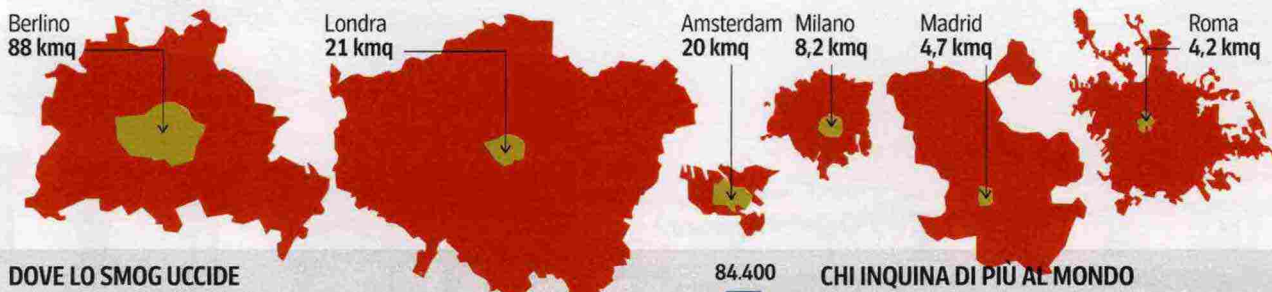
«e con quell'aria non si poteva più aspettare». A fine novembre nasce Madrid Central, e dopo un problema con le prime 6 mila multe (annullate per un errore tecnico) tutto fila liscio. I Popolari e Vox però non hanno dimenticato quel malcontento. Dicono che la sindaca ha creato «un bunker» per i suoi ricchi sostenitori. E in campagna elettorale l'abbattimento della Ztl «di sinistra» sale al primo posto

SOCIETÀ

Le aree Ztl in Europa

Un confronto tra alcune grandi città europee che applicano diverse restrizioni al traffico

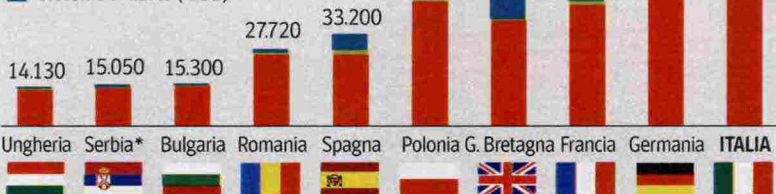
■ Area urbana ■ Area Ztl più interna



DOVE LO SMOG UCCIDE

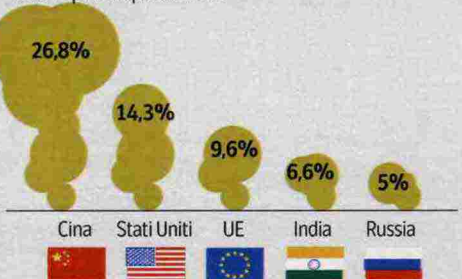
Morti premature attribuibili all'inquinamento atmosferico. Dati 2012

■ particolato sottile (PM2,5)
■ ozono (O3)
■ biossido di azoto (NO2)



CHI INQUINA DI PIÙ AL MONDO

Tutti i tipi di inquinamento



Fonte: Agenzia Europea dell'ambiente (Air quality in Europe, 2015 report World Resources Institute) * Incluso il Kosovo

Corriere della Sera

della loro agenda. Trovato l'accordo di governo, annunciano: «Dall'1 luglio Madrid Central smette di funzionare». Aprite il gas: dentro tutti.

Il primato

È un doppio record: Madrid è la prima metropoli europea a tentare una marcia indietro su una misura ecologica; e il sindaco Martínez-Almeida diventa il primo alcalde madrilenno a ricevere una contestazione di massa dopo appena due settimane dall'insediamento. L'ultimo sabato di giugno, con 40 gradi, cinquantamila persone sfilano in corteo nel centro della cit-

tà, lì dove la lista di Carmena aveva sfiorato il 50% dei consensi, per difendere la Ztl revocata. Dopo soli cinque giorni senza multe (ma con più auto in coda) un giudice dà ragione agli ambientalisti: l'ingresso incontrollato di «veicoli contaminanti minaccia l'interesse pubblico». Si riaccendono le telecamere, le macchine per ora tornano fuori: 1-1 e palla al centro. Ma la partita dei ricorsi è appena cominciata.

Ogni città gioca il suo match per un'aria migliore, con le proprie regole. Il calcio d'inizio lo diede Göteborg in Svezia 23 anni fa, ben prima di Greta Thunberg, e non furono subito applausi. A Stoc-

colma la proposta fu bocciata da un referendum, ma dopo la sperimentazione i cittadini cambiarono idea. Da lì ci si è mossi solo in avanti. La congestion charge di Londra introdotta nel 2003 dal sindaco laburista Ken Livingstone è stata poi copiata in tutta Europa, dove ora le Ztl sono 250. Quando nel 2007 quella londinese fu allargata, molte madri si ribellarono contro la «tassa sui bambini» da portare a scuola. Boris Johnson, candidato dei Tories alla guida della città, si schierò con loro. Poi fu eletto e tornò sui suoi passi. Convocò una consultazione per una zona a emissioni «ultra low», ancor più basse, che il suo successore Sadiq Khan (laburista) rafforzerà il prossimo anno. Ma anche per lui il rischio politico è alto. Una petizione contro l'estensione ha già raccolto 100 mila firme; il suo prossimo sfidante, il conservatore Shaun Bailey, sostiene che «sarà una tassa sui più poveri», e secondo il capo della redazione economia del Guardian potrebbero scatenarsi

Ogni città gioca il suo match per un'area migliore. Il calcio d'inizio lo diede Göteborg, in Svezia, 23 anni fa. E non fu subito un successo. La «congestion charge» di Londra, introdotta nel 2003 dal laburista Ken Livingstone, è stata copiata in tutto il continente



EUROPA PRESS / GETTY IMAGES

La manifestazione
dei cinquantamila
del 29 giugno
nella capitale
spagnola per
difendere Madrid
Central, l'area ZTL
introdotta dalla
sindaca di sinistra
Manuela Carmena

«proteste sullo stile dei gilet gialli». Anche a Parigi si è battagliato sulla chiusura alle auto del lungo Senna voluta dalla sindaca Anne Hidalgo, ultimo baluardo socialista di un partito in via d'estinzione. Ecco il «problema» politico dei centri: dentro ci abitano, si presume, ricchi che sempre di più votano a sinistra. Lo dicono i risultati: nell'era del sovranismo i cuori delle metropoli si sono spostati su idee progressiste. Così è nata la cosiddetta «sinistra Ztl», quella che si occupa dei suoi votanti abbienti, preoccupati dalla fine del mondo, e dimentica chi non arriva alla fine del mese. «Si tratta solo di un immaginario», spiega il politologo Michele Salvati, «una formula popolare che ha reso la Ztl un esempio dei privilegi dei già ricchi. Ma è falsa e semplice da smontare». In effetti, secondo ogni studio sul loro impatto ecologico, le Ztl fanno diminuire il traffico e le emissioni inquinanti anche oltre i loro confini. In teoria, un bene per tutti. E invece. In queste settimane

ci sta provando anche Torino: la sindaca dei Cinque Stelle Chiara Appendino l'ha battezzato «Centro aperto», ma sarà chiuso alle auto di chi non vorrà pagare un ticket. Così si è attirata l'ira funesta dei commercianti della zona. Edoardo Croci, docente dell'Università Bocconi di Milano, è l'uomo che nel 2008 ha creato l'Ecopass. Era assessore alla Mobilità con Letizia Moratti, sindaca della Casa delle Libertà di Berlusconi, non proprio il Partito comunista. Ma le Ztl sono davvero di sinistra? «Una falsa etichetta. Uno dei sindaci più ambientalisti d'America è stato il repubblicano Bloomberg a New York. Sui temi ambientali, tranne che in Italia e in pochi altri Paesi, questa distinzione è superata. I partiti verdi alle ultime Europee hanno fatto il pieno di voti perché sono trasversali». E allora perché tante critiche? «Di solito chi protesta non è davvero svantaggiato, né viene dalla periferia più difficile: è solo abituato a usare l'auto e fatica a fare un cambiamento culturale.

Se si crea un'alternativa efficiente di trasporto pubblico il problema si risolve».

Gli indignati

«C'è sempre chi si indigna e ci dà dei radical-chic. Però non si capisce perché l'auto dovrebbe essere il mezzo economicamente più conveniente: quasi mai lo è». Pierfrancesco Maran, l'assessore milanese che con il sindaco Pisapia ereditò l'Ecopass per trasformarlo nell'Area C, sul modello di Londra, ricorda la battaglia che si consumò proprio in centro, con i residenti imbufaliti per il fatto di dover «pagare per tornare a casa»: «Ma c'era stato un referendum in cui il 79 per cento si era detto favorevole alla misura. Abbiamo ascoltato tutti, modellato il provvedimento e ridotto il traffico del 30 per cento. E le lamentele sono finite. Da qui, in tutto il mondo, si può solo andare avanti». Né a destra né a sinistra, a patto di non lasciare nessuno indietro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA