

# Auto elettriche in «isole» e ztl Comune: retromarcia o è caos

*Il sottosegretario ai Trasporti: «Norma da rivedere prima possibile»*

■ E il governo prende la scossa. In meno di 24 ore la norma contenuta nella Legge di Stabilità che obbliga i Comuni a consentire «in ogni caso» a tutte le auto elettriche e ibride la circolazione nelle aree pedonali e nelle ZTL verrà rivista. Dopo le proteste e le polemiche indignate partite da Comuni con Milano in prima fila, sembra che il Governo sia tornato sui suoi passi. «Ci pare un segnale positivo di disponibilità a discutere e modificare» scrive l'assessore alla Mobilità Marco Granelli.

Marta Bravi a pagina 3

## «In fumo 50 anni di mobilità e le misure anti-terrorismo»

*Associazioni di ciclisti, ambientalisti e politici unite  
«Norma inattuabile, anche per motivi di sicurezza»*

### DOPO LA STRAGE DI NIZZA

L'area da Cordusio a San Babila è protetta da new jersey per impedire attentati con veicoli

### CATEGORIA

L'Acì: «Ci deve essere un errore non si confonda questa norma con gli incentivi alla ecomobilità»

■ Il fatto che la Legge di stabilità obblighi i Comuni «in ogni caso» ad autorizzare l'ingresso di tutte le auto ibride ed elettriche nelle zone a traffico limitato e soprattutto nelle isole pedonali, continua a lasciare di stucco tutti. Amministratori, rappresentanti della società civile, ciclisti, associazioni ambientaliste, e perfino le associazioni di automobilisti.

I progressi che decenni di politiche ambientali hanno portato nella vita delle metropoli non possono essere cancellate con un colpo di spugna: «La norma è una mostruosità che riporta indietro il Paese di almeno 50 anni, cancellando con due righe improvvisate i risultati raggiunti in decenni su mobilità sostenibile e tutela di piazze e strade delle città italiane», scrive Marco Mazzei, fondatore di Milano Bicycle Coalition. «Immaginate piazza del Popolo a Roma o piazza del Duomo a Milano percorse incessantemente da autovetture. Pensate ai cen-

tri storici medievali di Bologna o Firenze, protetti da ZTL già a maglie troppo larghe, invasi dal traffico e parcheggio selvaggio di altre migliaia di macchine in più». Anche Fiab, Legambiente, Alleanza mobilità dolce, Genitori anti-smog e Cittadini per l'Aria chiedono «la cancellazione immediata della norma». Dov'è finito l'impegno alla «dieta del traffico», ossia a togliere auto dalle città per renderle di nuovo vivibili e sicure, sottoscritto da tanti candidati, compreso il vicepremier Di Maio, in campagna elettorale? si chiedono.

C'è un altro aspetto, molto delicato, che il comma 103 pone: la questione della sicurezza. Come si pensa di permettere la commistione tra pedoni e auto, elettriche o ibride che siano, nelle isole pedonali off limits anche alle biciclette? Va da sé, come hanno sottolineato gli assessori comunali alla Mobilità e all'Urbanistica che aprire piazza Duomo o corso Vittorio Emanuele alle auto,

seppur non inquinanti, sarebbe impossibile.

Per non parlare dell'allerta terrorismo, che ha disseminato per tutti i principali accessi alla grande isola pedonale che va da Cordusio al Duomo fino a San Babila new jersey per bloccare l'accesso a qualche auto impazzita, lanciata a tutta velocità sulla folla, come accadde a Nizza nel luglio 2016. «Il comma 103 è assolutamente impraticabile per un discorso di sicurezza pubblica rispetto all'allerta attentati. I new jersey - ricorda Carmela Rozza, assessore alla Sicu-



rezza del Comune proprio nel 2016 - servono per impedire a qualsiasi mezzo di potersi buttare addosso alla folla. Non importa se sia alimentato a elettricità o a benzina. Solo i mezzi autorizzati possono accedere alla isola del Duomo, oltre al fatto che le isole pedonali vengono create per consentire una dimensione diversa di vivere un luogo pubblico».

Ancora diversa la posizione dell'Acì, l'Automobile Club italiano attraverso il suo presidente Geronimo La Russa: «La norma gli deve essere scappata dalla penna, diciamo, è impensabile autoriz-

zare l'accesso alle isole pedonali. Un conto spiega sono gli incentivi alla mobilità sostenibile: per esempio agli esodi del car sharing il Comune consentiva agli abbonati la possibilità di percorrere le corsie preferenziali e di parcheggiare indifferentemente nelle strisce gialle o blu. L'incentivo venne cancellato quando un numero ampio di persone si abbonò. Questo discorso - conclude La Russa - non ha niente a che vedere con le isole pedonali, per definizione inaccessibili alle auto».

**MBr**



**Mazzei**  
Così si torna indietro di 50 anni. E le promesse elettorali?



**Rozza**  
C'è un problema di allerta terrorismo in tutto il centro



**La Russa**  
Un conto sono gli incentivi, un altro norme impraticabili