

UN FUTURO POSSIBILE PER PISA: IDEE PER UNA CITTA' PIU' ACCOGLIENTE, PIU' VIVIBILE, PIU' SOSTENIBILE¹.

L'ambiente di una città e del suo territorio rappresenta l'intima unione tra le caratteristiche naturali e la struttura sociale di donne e uomini che lo abitano, lo organizzano, lo interpretano, lo difendono, lo modificano, per renderlo culla e fondamento della loro sopravvivenza e della loro cultura e spiritualità, luogo e fonte di sentimenti, di arte, di scienza, di tecnologia, di economia e di politica.

L'ambiente senza l'uomo è una parola senza coscienza, l'uomo senza l'ambiente è un orfano senza sostegno. I problemi dell'ambiente naturale sono quindi strettamente connessi con quelli sociali, le soluzioni buone per gli uni non possono essere contrastanti con le soluzioni trovate per gli altri. Non ci deve essere intervento sull'ambiente naturale senza un parallelo e congruente intervento sulla società, pena l'insuccesso dell'iniziativa.

Nel preparare un programma pluriennale di governo per una città, l'identificazione dei problemi attuali e la definizione delle possibili soluzioni sono importanti per il cittadino soprattutto come esemplificazione del come gli incerti e imprevedibili problemi del domani verranno affrontati. Più cogente per un partito politico che si candida per essere il supporto di una futura Amministrazione della città è quello di delineare la metodologia con cui si intende gestire la cosa pubblica, i principi su cui essa si fonda, gli strumenti che vuole utilizzare, l'attenzione che vuole dimostrare verso la partecipazione democratica, il rispetto con cui intende porsi di fronte alle strutture istituzionali.

Qualsiasi analisi, qualsiasi intervento può essere fonte di conflitto, ma il conflitto non deve essere temuto, è il sale della democrazia, del progresso, del rinnovamento; deve essere però gestito con attenzione e professionalità in modo che sia costruttivo e non degeneri nell'immobilismo o nella deresponsabilizzazione.

Compito del partito nella sua interezza e dei candidati con la loro responsabilità personale è quello di coniugare le necessità dei due ambienti in modo armonico.

Lo sviluppo dell'uomo e dell'ambiente e il loro benessere dipendono dalla qualità dei rapporti tra persone, soggetti animati e inanimati, dalla qualità del contesto architettonico e naturale, dalla qualità degli oggetti che vengono scambiati e consumati; dalla qualità, più che dalla quantità. La crescita della qualità rende la crescita economica compatibile con la salvaguardia dell'ambiente naturale in quanto è perseguibile indipendentemente e spesso addirittura grazie ad una decrescita della quantità. La crescita della qualità del singolo prodotto può essere tale da compensare in valore, in ricchezza, la diminuzione della quantità complessiva della produzione, senza sperperare colpevolmente risorse materiali, energetiche, paesaggistiche.

Oggi si vuole aumentare l'efficienza nell'uso delle risorse, ma l'efficienza è solo una voce all'interno del più complesso termine "qualità". La qualità è anche e soprattutto bellezza, eleganza, semplicità, ordine, sicurezza, salubrità, parsimonia, sobrietà, professionalità, responsabilità, amore. La qualità del prodotto dipende dalla qualità di chi produce: l'ambiente naturale e sociale dipende dalla qualità dell'uomo che lo crea, perché di creare si tratta e non solo di salvaguardare.

Pisa è in massimo grado città della cultura e dell'insegnamento, con la sua storia e i suoi monumenti, con le sue scuole e le sue università prestigiose. Le sue istituzioni, i suoi partiti politici, i suoi cittadini e coloro che la città accoglie (studenti, militari, migranti, nomadi, ecc.) devono

¹ Il presente documento è la sintesi del lavoro svolto in questi mesi dal Forum Ambiente del PD della città di Pisa coordinato dalla responsabile Titina Maccioni, necessario per fornire un contributo al programma complessivo del candidato sindaco Marco Filippeschi. Si ringrazia caldamente per il contributo alla sua stesura Alessandro Amato, Chiara Ceccanti, Marco Ceccanti, Fabio Fineschi, Tommaso Luzzati, Valter Picchi e Roberto Poli.

imparare e praticare la qualità, per il bene nostro e delle future generazioni. Solo così si può costruire un ambiente accogliente che metta tutti a loro agio, nella libertà e nel rispetto reciproco.

Bisogna lavorare sulla riduzione dei flussi di energia, di materia, di traffico nella nostra città, sull'aumento dell'offerta di trasporto collettivo, sulle piste ciclabili, sulle aree verdi e i parchi urbani, sui corsi d'acqua che attraversano la città, sull'offerta di punti di accoglienza, sulla ricucitura del tessuto urbano attraverso il risanamento delle periferie e il collegamento con il centro storico, sulla riduzione dei rifiuti e su un loro avanzato sistema di raccolta differenziata, su una maggiore igiene urbana, sulla riqualificazione energetica del patrimonio edilizio, sul miglioramento del manto stradale, e via dicendo, ma è anche fondamentale che la politica si preoccupi non di "occupare" le istituzioni pubbliche (o quelle private con funzioni pubbliche), ma di renderle vicine al cittadino, obiettive, competenti, indipendenti, trasparenti, attente alla ricerca e alla comunicazione della verità, capaci di porsi eventualmente come terzo conciliatore tra due parti in conflitto, di essere garanzia del cittadino contro tutti coloro che del potere vogliono abusare.

Importanti interventi, come, per esempio, i piani di riduzione della mobilità autoveicolare, la riforestazione urbana, il risparmio energetico nell'edilizia e lo sviluppo delle fonti rinnovabili, ma anche il disegno urbanistico e architettonico della città, le condizioni e le regole da pretendere nel dare i permessi commerciali e quelli di uso dello spazio pubblico, rientrano tra i poteri e le competenze degli enti locali, che soli possono mettere in atto le strutture e le iniziative a contatto diretto con i cittadini, per persuaderli, prepararli e sostenerli nel rivalutare in termini qualitativi e non più quantitativi il loro "modello di consumo".

PRINCIPALI CRITICITA'

Uno dei principali ostacoli sulla strada della sostenibilità è la presa di coscienza dei mutamenti che avvengono nel nostro ambiente fisico-naturale, sociale ed economico. Sembra che tale presa di coscienza si stia diffondendo, tant'è che viene ormai largamente riconosciuta la necessità di un cambiamento forte nelle nostre abitudini. Per le ragioni su viste, un cambiamento forte che non deve allarmare, in quanto è benevolo sia per l'ambiente naturale che per la qualità della nostra vita.

Sono anni che a tutti i livelli si discute, e si cerca di intervenire su traffico, rifiuti, acqua, inquinamento. Purtroppo la rapida evoluzione del sistema ha prodotto un aggravamento dei problemi cui le soluzioni adottate non sono riuscite a star dietro e che impongono interventi più incisivi, più capaci di andare alla radice dei problemi. L'amministrazione dovrà allora svolgere sempre più quella importante funzione di sostegno per il cittadino nel difficile percorso di cambiamento delle proprie abitudini, un cambiamento che mira al bene della nostra comunità, con particolare riguardo alle fasce più deboli, i bambini e gli anziani.

► TRAFFICO

Il traffico costituisce ancora, e sempre più, una delle maggiori criticità per la nostra città. Il superamento dei limiti di legge della concentrazione di polveri sottili nell'aria è uno dei tanti indicatori di una qualità di vita che a Pisa non è ancora adeguata se confrontata con realtà simili del resto dell'Unione Europea.

Vari fattori - gli incidenti stradali, l'inquinamento acustico, la presenza invasiva delle auto e lo stress sociale - spingono verso provvedimenti più energici ed innovativi, rafforzando le scelte politiche dei precedenti mandati, nella consapevolezza che gli interventi devono essere sistemici ed implementati a livello dell'intero territorio comunale e coordinati con i Comuni limitrofi, nell'ottica di **Area Vasta** Intercomunale.

Va continuato il potenziamento delle piste ciclabili con l'obiettivo di renderle sempre più numerose e sicure, separandole dal resto della strada con cordoli, in modo da rendere la bicicletta un mezzo veramente alternativo per gli spostamenti in tutta la città: in quest'ottica bisogna sperimentare il "**bike sharing**" presso i parcheggi scambiatori, dove lasciando la propria auto si possa noleggiare una bicicletta per raggiungere le zone più centrali della città. Per motivi di sicurezza e prevenzione i

parcheggi scambiatori vanno dotati di sistemi di video-sorveglianza e devono essere sempre ben illuminati.

E' necessaria la realizzazione di un nuovo parcheggio a Pisa sud, ed un altro a Pisa sud-est, per il collegamento rispettivamente con la zona di Coltano - Livorno e Cascina.

Anche i Comuni limitrofi devono farsi carico della realizzazione di parcheggi in prossimità delle stazioni e delle fermate bus, in modo da permettere ai loro cittadini-utenti di prendere il mezzo pubblico fin dall'origine.

Inoltre va seriamente valutata l'opportunità di sperimentare una forma di **ECO-PASS** (annuale e mensile)², tassando ogni grammo di CO₂ eccedente un valore soglia a chilometro, che penalizzi l'ingresso e la circolazione in città dei veicoli più ingombranti, pesanti, energivori ed inquinanti, da identificare tramite studio di un'apposita commissione tecnica.

SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO

Trasporto su gomma

Va aumentato il numero delle corse e protratto l'orario del servizio delle LAM, in modo che le ultime corse coincidano con gli orari degli ultimi treni in arrivo alla Stazione di Pisa.

Va istituita una quarta LAM "circolare" di raccordo con le altre tre, per evitare di convergere verso il centro cittadino per lo scambio e riducendo, così, la durata degli spostamenti.

I bus vanno dotati di sistema di controllo satellitare del posizionamento (GPS) che consenta di riversare, in tempo reale, le informazioni sui tempi di attesa in display installati alle fermate.

Vanno valutate con favore politiche dei prezzi che incentivino gli abbonamenti (annuali, mensili, settimanali e week-end) e disincentivino l'acquisto del biglietto singolo.

Infine nel centro storico, identificato come area interna alle vecchie mura, va organizzato un servizio di Bus Navetta elettrici gratuiti (a carico della fiscalità generale) ad alta frequenza con orario di servizio fino alle 24:00.

Trasporto su rotaia

Va rilanciata l'idea di una moderna Tramvia a servizio dell'Area Vasta, sfruttando l'attuale tecnologia che permette l'intermodalità tra rete ferroviaria e tranviaria.

Tale opera, per quanto ambiziosa e per la quale risulta fondamentale il coinvolgimento di capitali privati, può essere realizzata per stralci, ripristinando prioritariamente, nel quadriennio 2008-2012, il vecchio collegamento **Pisa – Marina – Tirrenia – Calambrone**, coinvolgendo il Comune di Livorno per un suo eventuale prolungamento fin dentro la città labronica.

Tale linea potrà poi essere connessa alla rete ferroviaria, in modo da prolungare il suo tracciato fino a Collesalvetti e proseguendo poi per Ospedaletto, dove andrà ad intersecarsi su una seconda linea tranviaria a servizio della direttrice **San Giuliano – Pisa – Navacchio – Cascina**, che sfrutterà l'attuale rete ferroviaria esistente.

Qualora venisse a mancare l'indispensabile apporto di capitali privati per la realizzazione della Tramvia, va comunque realizzato in alternativa un servizio di filobus che colleghi Pisa con il suo litorale, sfruttando sempre il tracciato del vecchio trammino.

Trasporto fluviale

Va valutata la possibilità di istituire un servizio di trasporto passeggeri fluviale che colleghi il parcheggio scambiatore di Ospedaletto con il Ponte delle Bocchette fino al CEP, e prolungando la tratta fino a Marina di Pisa nei mesi estivi.

² Al quale affiancare un ECO-PASS giornaliero forfettario di €. 5,00.

► CENTRO STORICO

Digitando su un qualsiasi motore di ricerca “chiusura centro storico” appaiono svariati link che rimandano a Comuni che ne hanno deliberato la sua applicazione, raggiungendo un netto miglioramento della qualità di vita.

La chiusura del Centro Storico, già in agenda nei programmi delle scorse legislature, appare quanto mai opportuna, per gli evidenti riflessi positivi in termini di migliore vivibilità e godimento dello spazio urbano sia per il cittadino che per il turista.

L'area interna alle mura deve diventare una “**LOW EMISSION ZONE**”, per cui va introdotto un **ECO-PASS** per i veicoli commerciali a gasolio non EURO 4 e/o privi di filtro antiparticolato (fap).

► PERIFERIE

L'arrivo di tanti pendolari dai Comuni limitrofi è punto di forza, ma anche fonte di tanti problemi, nonché spese, per il Comune di Pisa e i suoi cittadini.

Il loro passaggio, specie nelle ore di punta, congestiona la città e la rende di difficile vivibilità a chi vi abita. I passi da compiere sono chiari a tutti.

Migliorare ancora il sistema dei trasporti urbani e continuare sulla strada del rafforzamento di un sistema di trasporto pubblico di Area Vasta che sia in grado di spostare efficacemente sul mezzo pubblico quote rilevanti di passeggeri, riducendo nettamente gli attuali ed insostenibili flussi privati.

A tal fine risulterebbe essenziale chiudere gli accessi alla città ai non residenti nella **fascia oraria 7:30-9:30**, non solo rafforzando il sistema dei parcheggi scambiatori, ma anche la connettività tra bus extra-urbani ed urbani.

Nelle periferie vanno creati maggiori luoghi di aggregazione come piazze e strutture sportive da strada totalmente libere, dotate però di sistemi di video-sorveglianza che prevengano fenomeni di illegalità, devianza sociale e vandalismo.

► CITTA' DEI BAMBINI

Il tema della mobilità autonoma dei bambini si rivela cruciale nella nostra epoca per diversi motivi. Alcuni dati tratti da inchieste sulla mobilità svolte in maniera comparativa in Europa in periodi e località diverse, mostrano come ad un dodicenne di oggi sia accordata la stessa libertà di movimento di un bambino di sette anni degli anni '70. Le ragioni di queste restrizioni vengono imputate principalmente al traffico.

Le città sono diventate quelle che uno psicologo del CNR ha definito il luogo “delle mamme-taxi e dei bambini-criceti” ovvero mamme che accompagnano il bambino da un luogo all'altro della città: la scuola, la palestra, casa di un amico, luoghi che diventano contenitori senza un'apparente legame spaziale, attività di socializzazione forzata, dove tutto è supervisionato dall'adulto. Le possibilità di gioco spontaneo, così come quelle di svolgere una qualunque altra attività che non sia preordinata sia spazialmente che temporalmente e sotto il controllo degli adulti, sono praticamente annullate per i bambini di oggi. Per questo motivo in molte città italiane sull'esempio di altre esperienze all'estero sono stati avviati dei progetti per favorire la mobilità autonoma dei bambini a partire proprio dal percorso casa-scuola.

Nella Circoscrizione 5, si è avviato dal 2001 un progetto che ha coinvolto la Scuola Elementare “Parmini” e che ha portato negli anni scolastici successivi un coinvolgimento sempre più ampio di insegnanti, alunni e genitori. Lo scopo principale del Progetto “A scuola da soli” è quello di attivare un processo di progressiva **automizzazione** della mobilità dei bambini che frequentano le scuole del quartiere San Biagio - Piagge che si estenda progressivamente a tutte le scuole del territorio della Circoscrizione n. 5.

Non è da sottovalutare i benefici anche in termini di benessere motorio che possono essere ottenuti dai bambini grazie ad un'azione quotidiana di mobilità dolce (passeggiata, bicicletta).

Si tratta cioè di costruire un percorso che coinvolga prima di tutto i bambini stessi e a partire dalle loro volizioni, osservazioni, desideri e bisogni, coinvolgere insegnanti, genitori, amministratori,

tecnici e politici per sviluppare insieme una proposta di mobilità alternativa che incrementi con opportune misure la sicurezza e la piacevolezza della mobilità pedonale intorno alla scuola, per consentire ai bambini del quartiere di riconquistare questa importantissima dimensione dell'autonomia costituita dalla possibilità di andare "a scuola da soli".

Le attività svolte hanno visto il coinvolgimento oltre che dell'Amministrazione Comunale e della scuola, anche di genitori, cittadini e volontari in un percorso di "progettazione partecipata" che ha teso a spostare il problema dal quartiere alla città attraverso l'attivazione di tavoli di lavoro e di richieste di contributi a livello regionale ed europeo.

Il progetto va dunque proseguito con l'obiettivo di creare una vera e propria rete che si estenda a tutta la città.

► RIFIUTI

Riguardo il problema dello smaltimento dei rifiuti solidi urbani, è necessario un netto cambiamento di strategia nella gestione dell'intero ciclo.

Innanzitutto è imprescindibile, qualunque politica si voglia implementare, l'individuazione di un'impresa appaltatrice che, pur nella particolarità di un servizio pubblico gestito in monopolio, orienti la propria attività ed organizzazione secondo i principi aziendalistici di efficienza, efficacia ed economicità volti ad una sana e corretta gestione.

Va ribaltata la prospettiva nell'ottica del principio "**Chi meno inquina, meno paga**", premiando economicamente i comportamenti virtuosi e sostenibili dei cittadini collaborativi e penalizzando i comportamenti di generale de-responsabilizzazione che l'attuale sistema scarica, in maniera indistinta, sulla collettività.

Le politiche di gestione di rifiuti devono seguire i principi **gerarchici** dettati da tempo e ribaditi più volte dall'Unione Europea e recepiti (fin dal 1996) dal Decreto Ronchi ovvero le **4R**:

1. **R**iduzione: minore produzione di rifiuti all'origine.
2. **R**iutilizzo: il prodotto va utilizzato più volte così da diminuirne il bisogno di nuovo.
3. **R**iciclo: il materiale che non serve più al suo scopo viene trasformato per essere utile ad un altro.
4. **R**ecupero: valorizzazione del rifiuto per ricavare materia seconda o energia.

L'Amministrazione deve coinvolgere la Grande Distribuzione Organizzata (GDO) nella politica di riduzione dei rifiuti, incentivando con riduzioni fiscali gli esercizi che promuovono la vendita di prodotti sfusi privi di inutili imballaggi usa e getta o che permettano il riutilizzo del contenitore (soft drinks, detersivi liquidi e detersivi).

Per accorciare la filiera distributiva nell'ottica di un risparmio di risorse e di un minor costo d'acquisto per il consumatore finale, va creato un mercato in cui le imprese agricole locali effettuano la vendita diretta.

Infine, vanno previsti degli sgravi fiscali per gli artigiani riparatori (ad es. calzolai, sarti, biciclettai).

L'obiettivo di raccolta differenziata deve essere quello previsto dalla Finanziaria 2008, ovvero il **65%** entro il 2012, per cui è necessaria nel biennio 2008-2010 l'implementazione di un sistema di **raccolta PORTA a PORTA** con differenziazione spinta delle varie frazioni merceologiche esteso a tutto il territorio comunale ed a tutte le utenze (domestiche e non), basato sull'applicazione della **Tariffa Puntuale a peso** (calcolata sulla effettiva produzione di rifiuto) che, come dimostrano alcune esperienze di successo del Nord Italia, è l'unica modalità di raccolta che riesce, in realtà dimensionali come quella di Pisa, a raggiungere percentuali di RD superiori al **40%**.

La responsabilizzazione sulla produzione pro-capite di rifiuto spinge, inoltre, il consumatore verso quei prodotti virtuosi a minor componente di rifiuto, stimolando una domanda di mercato più significativa che spinge gli imprenditori ad investire nella produzione di tali tipologia di merci.

La gestione del ciclo dei rifiuti va affrontata a monte del problema e non a valle, per cui le esigenze di impiantistica industriale in termini di dimensione minima ottimale (d.o.m.) non possono condizionare le politiche di riduzione e riciclaggio.

Va ribadito il trade off che esiste tra raccolta differenziata “spinta” ed incenerimento dei rifiuti: quote sempre più crescenti di differenziata si traducono in quantità minori di combustibile ad alto potere calorifico (plastica e carta) da avviare all’incenerimento ed al recupero energetico per la produzione di elettricità, per cui la necessità di costruire un nuovo impianto di incenerimento o di ampliare quello esistente di Ospedaletto va valutata attentamente, alla luce anche della scelta della Regione Toscana di ridurre il numero degli ATO da 10 a 3 con l’accorpamento di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara.

Bisogna, comunque, ribadire che eventuali nuovi impianti di incenerimento dovranno bruciare solo e soltanto rifiuti prodotti all’interno dell’ATO, anche nel caso che la riduzione delle quantità da smaltire comporti un sotto-utilizzo dell’impianto.

Massima apertura verso le nuove tecnologie ed i metodi alternativi di smaltimento finale dei rifiuti.

► ACQUE

I fenomeni alluvionali che hanno colpito il territorio pisano in tempi anche recenti potrebbero ripresentarsi con la medesima intensità causando danni anche maggiori per il sempre maggiore impegno del territorio in termini di insediamenti ed attività diverse da quelle agricole. L’attività di presidio e l’attuazione di nuove opere a salvaguardia del territorio sono pertanto azioni che rivestono una sempre maggiore importanza.

L’erosione della costa, determinata da cause strutturali difficilmente attenuabili ma anche da interventi antropici non corretti, si presenta in alcuni punti del litorale pisano con tassi tra i più alti del Mediterraneo e porta alla distruzione di beni naturali di notevole valore, a mettere sempre più in crisi centri abitati ed alla compromissione di attività economiche non delocalizzabili. Da qui la necessità di opere per la difesa della costa ed il riequilibrio della dinamica marina.

La politica della gestione della risorsa idrica, che in futuro richiederà sempre maggiore attenzione da parte degli amministratori, non può che orientarsi verso una maggiore controllabilità del sistema. Le risposte possibili a questa esigenza sono molteplici e vanno da un potenziamento delle strutture pubbliche preposte al controllo, al coinvolgimento delle realtà produttive per favorire forme di consorzio nell’utilizzo della risorsa idrica, che consentano una economia di scala ed una maggiore tracciabilità dei cicli.

Occorre, soprattutto, una corretta dialettica tra controllore e controllato, superando l’attuale situazione che vede i Comuni essere allo stesso tempo i proprietari del gestore, o almeno del 51% del suo pacchetto azionario, ed i soggetti che costituiscono l’Autorità Ottimale Territoriale (ATO).

Le perdite di rete (% di acqua non consumata per usi civili, industriali e agricoli/acqua immessa) del Comune di Pisa sono pari al **39,0%**: tale percentuale appare troppo alta ed è necessario, pertanto, elaborare un piano strategico di rifacimento graduale, ma totale dell’intera rete idrica comunale in modo non solo da annullare le perdite, ma di disporre di una rete moderna che permetta l’immissione dell’acqua a maggiori pressioni, eliminando così i serbatoi intermedi di distribuzione che, costringendo all’eccessivo arricchimento di cloro nell’acqua per motivi sanitari, pregiudicano le qualità organolettiche dell’acqua erogata e spingono i cittadini all’acquisto dell’acqua minerale in bottiglia alla quale sono legati alti costi ambientali relativi alla sua produzione, confezionamento, distribuzione e riciclaggio.

Anche la capacità di Depurazione (% di abbattimento del carico civile calcolato come: % abitanti allacciati (per gg. funzionamento)*coefficiente di abbattimento del COD) pari all’**81,0%**, va sensibilmente migliorata: per una città che punta alla rivalutazione del proprio tratto costiero a fini turistici è prioritario il completamento della rete fognaria con l’allacciamento di tutte le utenze.

► VERDE PUBBLICO

Il viale delle Piagge deve diventare un vero e proprio parco urbano, inibendone l'accesso ai veicoli a motore, in modo da renderlo pienamente fruibile senza pericoli per gli sportivi, i bambini e gli anziani.

Il verde pubblico va salvaguardato, sorvegliato nel suo decoro e nella sua pulizia, potenziato per mitigare il microclima cittadino, migliorando così la vivibilità generale della città e riducendo le esigenze di raffreddamento artificiale durante i mesi estivi che aumentano i consumi energetici e contribuiscono all'aumento dell'inquinamento globale e locale .

Pisa necessita di polmoni verdi, pertanto va valutata in caso di costruzione di un nuovo stadio, la realizzazione di un grande parco urbano nell'area occupata attualmente dall'Arena Garibaldi.

Il verde pubblico deve essere, infine, elemento integrante nella progettazione dei parcheggi. Gli agronomi devono essere coinvolti nella fase di progettazione tecnica dell'opera durante la quale, una volta decisa la specie arborea, vanno lasciati adeguate spazi di terra e superfici attorno alle aiuole in materiali diversi dall'asfalto che permettano la ventilazione del terreno, consentendo un rapido e rigoglioso sviluppo degli alberi. L'ampia ombra generata contribuisce, nelle ore calde, a mantenere freschi il suolo ed i veicoli posteggiati, evitando l'utilizzo al massimo della potenza dei climatizzatori per raffreddare l'abitacolo che si traduce in un minore consumo di carburante e, di conseguenza, in minor emissioni di CO₂ ed inquinanti.