

BOLLINO BLU E LOTTA ALLO SMOG

Finalmente é stato deciso di rinunciare alle inutili targhe alterne nel prossimo inverno, privilegiando contro l'inquinamento atmosferico altri tipi di restrizioni del traffico. Nel momento in cui il Comune sta predisponendo l'ordinanza attuativa del 4° Accordo di Programma con la Regione, sembra opportuno esprimere alcune perplessità sul blocco delle auto pre-Euro nell'intero periodo ottobre-marzo e su quello totale al giovedì dal 7 gennaio. Secondo l'accordo, il Comune dovrebbe vietare a tutte le auto immatricolate prima del 1993 la circolazione dal 20 ottobre al 31 marzo, tutti i giorni esclusi sabato e domenica, nella fasce orarie 8,30-12,30 e 14,30-19,30. L'impatto sui cittadini sarebbe notevole, essendo le auto interessate circa il 30 % di quelle immatricolate nella nostra Regione, e si aggraverebbe dopo il 7 gennaio quando il divieto si estenderebbe alle auto diesel e ai veicoli commerciali leggeri immatricolati tra il 1993 e il 1997. Sappiamo bene che questi veicoli danno un contributo rilevante all'inquinamento atmosferico e che pertanto debbono essere oggetto di particolare attenzione. Quello che sembra illogico è che il divieto varrebbe anche in presenza del "bollino blu", previsto dalle norme e che attesta la regolarità della carburazione e della combustione nei motori, con riduzione delle emissioni nei limiti previsti dalla direttiva europea 92/55. Il Codice della Strada e nel 1998 il Ministero Lavori Pubblici hanno riconosciuto ai Sindaci la facoltà di vietare la circolazione agli autoveicoli "non in grado di attestare il contenimento delle emissioni nei limiti fissati dalla Direttiva 92/55/CEE", poi recepita in Italia con DM 5.2.996. Il bollino blu attesta la regolarità delle emissioni. In passato il Comune di Bologna, a tutela della qualità dell'aria, ha ritenuto di ordinare il bollino blu e ha confermato ciò con ordinanza del 2002 ancora vigente, ponendo il divieto a tutte le auto immatricolate nella Provincia a circolare nel territorio comunale senza il bollino. Questo é previsto dopo 4 anni dall'immatricolazione dell'auto e poi da rinnovare annualmente; interessa tutti gli autoveicoli, a benzina e diesel e qualunque sia il carburante, quindi anche a GPL o metano. A questo punto i casi sono due. Se si ritiene efficace il controllo delle emissioni attestato dal bollino applicato sulle auto immatricolate dopo il 1993, non si vede perché queste non possano circolare, considerato anche che nei tre precedenti accordi regionali erano state equiparate, ai fini della circolazione, alle catalizzate. Se viceversa si ritiene, e l'accordo regionale sembra andare in questo senso, che il bollino sia privo di ogni significato per il controllo delle emissioni, è logico abrogarne immediatamente l'obbligo. Un secondo aspetto da meditare è la previsione del blocco dal 7 gennaio di tutti gli autoveicoli nella giornata del giovedì, allorché si verificano due condizioni : il superamento consecutivo del limite giornaliero delle PM10 nelle tre precedenti giornate di sabato, domenica e lunedì e la previsione di ARPA del superamento anche al giovedì successivo. A parte le difficoltà a gestire un provvedimento del genere, soprattutto per quanto riguarda i tempi della informazione ai cittadini , le condizioni di inquinamento prefigurate corrispondono indubbiamente alla massima criticità possibile. Ma appunto per questo sarebbe logico aspettarsi non solo provvedimenti contingenti adatti ad affrontare l'emergenza, ma anche interventi idonei a prevenirla, come il blocco totale predeterminato al giovedì dal 7 gennaio al 31 marzo, indipendentemente dall'andamento giornaliero e settimanale delle polveri. Infatti l'accordo regionale consente ai Sindaci di ordinare il blocco totale al giovedì in modo programmato. Nella lotta all'inquinamento da polveri fini è necessario anche il censimento e il controllo della grandi centrali termiche alimentate con oli minerali. In un metro cubo dei loro gas di combustione sono contenuti, in quantità assoluta, 200 mg di polveri e di questi il 60 % è composto da polveri di dimensione inferiore ai 10 micron , le più nocive. Un'ultima considerazione riguarda gli effetti dell'inquinamento dell'aria sulla salute. Il Comune di Bologna, per primo in Italia, ha accompagnato la relazione sulla qualità dell'aria del 2001 con la stima degli effetti sulla salute della popolazione residente (morti e ricoveri attribuibili ai diversi inquinanti rilevati nel corso dell'anno) Negli anni successivi lo studio , in collaborazione con Provincia e AUSL, è stato esteso alla popolazione provinciale e l'ultimo è quello del 2003. Sembra ovvio attendersi anche quello del

2004, dal momento che la continuità dell'indagine è condizione necessaria per valutare gli effetti prodotti dai provvedimenti. Difficilmente sarà possibile procedere ad analogia stima degli effetti delle polveri sulla salute dei residenti nel Centro Storico dopo l'attivazione di SIRIO, perché non si dispone, al contrario del benzene monitorato in tale area con "campionatori passivi", di un sistema di controllo delle polveri fini nella ZTL. Chi scrive ha fatto ripetutamente presente alle istituzioni la necessità di monitorare anche le polveri del Centro Storico, soprattutto per poter valutare l'efficacia di SIRIO anche nella tutela della salute. La proposta non è mai stata accolta, con la motivazione che le polveri, a differenza del benzene, tendono a diffondersi in area vasta, per cui le centraline SARA già installate danno risultati significativi per l'intera area urbana. Evidentemente non si sono volute tenere presenti le peculiarità urbane del Centro Storico, quelle che lo caratterizzano come area a maggior rischio di inquinamento e di nocività per la comunità residente e che hanno giustamente indotto l'Amministrazione comunale ad attivare SIRIO, sistema mirato di restrizione del traffico che ha già ridotto gli ingressi nella zona del 20 %.

Antonio Faggioli
Libero Docente in Igiene dell'Università di Bologna