

S M O G

Caro Loiodice, il tuo messaggio di oggi 26 febbraio (Smog) mi stimola le considerazioni che ti trasmetto.

Il continuo peggioramento della qualità dell'aria era prevedibile da tempo, soprattutto a seguito del progressivo aggravarsi dell'altro fenomeno connesso : i cambiamenti climatici da gas serra, che da un lato aumentano la temperatura e dall'altro ostacolano la dispersione degli inquinanti atmosferici. Nell'inverno 1988/89, quando l'obiettivo di qualità per le PM10 era 60, la centralina dell'Osp. Malpigli fece registrare una media annuale di 95; nel centro storico si raggiunsero punte di Polveri Totali Sospese (PTS) di oltre 270, il che significa una concentrazione delle PM10 di oltre 200. Negli anni successivi le PM10 si sono gradualmente ridotte fino a giungere a 40 circa (il limite medio annuale di legge), ma non per una così elevata riduzione delle emissioni (ritengo io), ma soprattutto per una situazione climatica che, almeno fino al 2002, favoriva la loro dispersione.

Resta però il fatto che parallelamente non si sono ridotti i rischi per la salute, strettamente correlati all'aumento dei giorni di sfioramento e all'entità dello stesso : 65 giorni a Bologna nell'anno 2005, 100 nel 2006, già 43 al 25 febbraio di quest'anno, a fronte dei 35 di legge. I cambiamenti climatici hanno fatto emergere un fenomeno in parte sommerso, volutamente ignorato dalle istituzioni e che oggi non può più essere ignorato né attribuito alle condizioni meteorologiche sfavorevoli alla aerodispersione degli inquinanti. La sostanza del problema è l'elevata quantità delle emissioni che, nel corso degli ultimi anni, non si sono ridotte e sono invece aumentate a seguito del sempre maggior numero di veicoli motorizzati circolanti. Certo, vi sono altre sorgenti di emissione (attività industriali - non a Bologna -, impianti termici civili - che però a Bologna emettono più ossidi azoto che polveri sottili, perché alimentate in gran parte a gas metano), ma resta in fatto che il settore dei trasporti è generalmente la sorgente principale soprattutto negli agglomerati urbani. La recente Conferenza Intergovernativa di Parigi sui cambiamenti climatici, ha stimato che il settore dei trasporti consuma a livello mondiale oltre il 60% del petrolio ed è responsabile di quasi il 30% delle emissioni di gas serra, contribuendo per il 25% all'aumento della temperatura climatica registrato nel periodo 1990/2005 rispetto al 1961/1990. E' notoriamente mancata l'incentivazione alla ricerca di nuove tecnologie motoristiche e di combustibili meno inquinanti; si sono invocate le sfavorevoli condizioni economiche per giustificare il mancato potenziamento e sviluppo dei trasporti pubblici, salvo fare poi investimenti per uno sviluppo tutt'altro che sostenibile, anzi spesso contrastante la tutela ambientale e sanitaria.

Ma l'aspetto più criticabile, a mio avviso, è quello dell'insufficiente impegno degli organi di governo locale, che spesso hanno sostenuto e ancora sostengono la loro impotenza nei riguardi dell'inquinamento da polveri sottili, in quanto sorgenti da area vasta e quindi non suscettibili di efficaci azioni locali. Eppure i comuni avevano e hanno a disposizione uno strumento, che le leggi hanno previsto anche per la tutela dell'ambiente e della salute, costituito dal Piano del Traffico, obbligatorio per tutti i comuni con oltre 30.000 abitanti. I suoi effetti positivi sono a medio e lungo termine, ma non possono mancare se il Piano è mirato non solo a facilitare la mobilità, ma anche a migliorare la qualità dell'aria e tutelare la salute mediante gradualmente decise restrizioni del traffico privato. Le polveri sottili, data la loro origine da area vasta, non sarebbero certamente azzerate dalle azioni locali, ma queste ne ridurrebbero la concentrazione, soprattutto se adottate nel complesso dei comuni della futura area metropolitana. Il PGTU di Bologna non ha valenza metropolitana, né pone obiettivi di salute (ridurre le morti e i ricoveri attribuibili alle polveri), per cui le riduzioni del traffico che il piano si propone non sono state tarate in funzione della qualità dell'aria e della salute.

Estemporanei blocchi del traffico non si sono mai dimostrati efficaci ai fini della qualità dell'aria, né allorquando vi si ricorreva al raggiungimento di livelli critici di inquinamento

(smog-alarm), né oggi nelle giornate del giovedì e di domenica 25 febbraio scorso. Ciò non significa che siano inutili, salvo precisarne le finalità. Nel periodo 1/1 - 24/2 di quest'anno, solo giovedì 25 gennaio non ha superato il limite giornaliero delle PM10, tutti gli altri giovedì hanno sfiorato. Domenica 25 febbraio, nonostante il blocco abbastanza diffuso, si è verificato il 43° sfioramento dell'anno, con le PM10 a 68 in S.Felice. Eppure, secondo dati diffusi dalla stampa cittadina, il 53,3% dei bolognesi ritiene questi provvedimenti efficaci, nel senso che ridurrebbero l'inquinamento atmosferico. E' evidente un difetto di informazione, che non ha evidenziato i reali obiettivi dei blocchi : non quello di ridurre l'inquinamento, tutti gli "esperti" e gli amministratori lo sanno anche se non lo dicono, ma invece quello di dimostrare che anche con un minor uso dell'auto privata è possibile una mobilità adeguata a soddisfare certi bisogni (anche se non tutti), piacevole, salutare ed economica: sono cioè possibili nuovi ritmi per una migliore qualità della vita. Il non precisare questo pubblicamente, porta i cittadini a ritenere inutili gli eventuali blocchi futuri, in quanto i precedenti non hanno dato il risultato da loro atteso. Molti quindi, in buona fede ma talvolta in cattiva fede, saranno contrari a provvedimenti che, a fronte di qualche disagio non producono il vantaggio sperato. L'informazione veritiera non è mai controproducente ed è sempre più efficace della disinformazione per un corretto rapporto tra governo locale e comunità.

Antonio Faggioli.