

UNA STRATEGIA ANTISMOG

L'opinione pubblica è disorientata : 1) dai tavoli tecnici con il balletto delle cifre che dovrebbero evidenziare le differenze tra Sirio in funzione e Sirio disattivato; 2) dal divieto di circolazione per le auto pre-euro, anche se con bollino blu che documenta l'osservanza dei limiti delle emissioni, mentre circolano i diesel notoriamente principali sorgenti di polveri fini; 3) dal blocco del traffico al giovedì, vanificato dalla disattivazione di Sirio al sabato; 4) dalla difformità dei provvedimenti restrittivi dei diversi Comuni. Poche cose sono certe per tutti : che lo smog non diminuisce ma aumenta e che le condizioni meteo favoriscono l'inquinamento solo se nell'aria si hanno elevate immissioni di inquinanti, senza le quali le variazioni del clima sono ininfluenti. Nei primi 19 giorni di gennaio il limite giornaliero "50" delle PM10 è stato superato per 14 giorni ed è stato raddoppiato (102) il 16 gennaio. In questa situazione, ripetute sono le critiche all'una o all'altra istituzione, senza fine i pareri sull'efficacia o meno dei diversi provvedimenti, continue le proposte dei "saggi" per soluzioni rapide impossibili: anche tutto questo contribuisce a confondere i cittadini. Vediamo di fare chiarezza su alcuni aspetti, con argomentazione semplici nella loro ovvietà. Gli attuali provvedimenti restrittivi del traffico non abbattano l'inquinamento, come l'esperienza ha dimostrato. I disagi che derivano dalle restrizioni non sono accettati dai cittadini, che non vedono ridursi l'inquinamento e non sono resi partecipi delle decisioni dell'Amministrazione. Le coercizioni non hanno mai prodotto modifiche consapevoli dei comportamenti individuali e collettivi, senza essere accompagnate da azioni organizzate di informazione e comunicazione, quindi partecipate. E' fuorviante discriminare nelle restrizioni i vari veicoli, non perché non siano sorgenti inquinanti di diversa importanza, ma perché ciò, oltre che essersi dimostrato senza efficacia, discrimina i cittadini, produce sperequazione e quindi atteggiamenti diversificati che ostacolano l'equità, la coesione sociale, la presa di coscienza collettiva del valore del binomio ambiente-salute nell'ambito dei diritti umani.

Non è di oggi la consapevolezza che solo provvedimenti strutturali sono in grado di produrre, per quanto a medio e lungo termine, effetti positivi sulla qualità dell'aria; è la strategia adottata dal "Piano provinciale di risanamento", che nel prossimo futuro dovrà costituire la guida operativa degli enti locali bolognesi. In questo senso vanno intesi anche gli investimenti della Regione per incentivare l'adozione di dispositivi antinquinanti nei veicoli pubblici e privati e l'uso di carburanti a basso impatto ambientale, come pure la realizzazione del metrò bolognese, del passante nord e di un servizio ferroviario metropolitano efficiente. Inevitabile la domanda : e nel frattempo cosa possono fare i Comuni di Bologna e della futura Area metropolitana ? Intanto potrebbero definire strategie e piani appunto nell'ottica metropolitana, cominciando dal piano del traffico da articolare secondo due distinte fasi temporali. La prima, quella attuale e possibilmente a breve termine, in cui disciplinare la mobilità e prevenire la incidentalità, senza il condizionamento del difficile obiettivo, per ora, del recupero della qualità dell'aria; la seconda, quella in cui vi saranno le condizioni per un trasporto pubblico realmente alternativo a quello privato, con restrizioni al traffico molto più incisive di quelle attuali. Tutto ciò non significa ignorare l'eventuale emergenza, salvo definire gli aspetti che la caratterizzano, gli strumenti che la evidenziano e le norme disponibili per controllarla. La vigente normativa attribuisce ai comuni l'adozione di provvedimenti amministrativi in caso di emergenza per gravi pericoli alla salute pubblica, connessi al traffico e all'inquinamento atmosferico. Sono note famose emergenze del passato, come quella da smog a Londra e da inquinamento fotochimico a Los Angeles, che furono macroscopicamente visibili per i loro gravi effetti nocivi, acuti e diffusi. A Bologna e in tutta la pianura padana, se non si sono verificate sino a oggi situazioni di tale portata, nessuno può negare la presenza di malattie attribuibili all'inquinamento atmosferico; l'incognita, stante il perdurare dell'attuale stato dell'aria, è quando la nocività atmosferica, soprattutto acuta, assumerà dimensioni tali da caratterizzarsi quale vera e propria emergenza. Le attuali evidenze scientifiche permettono di valutare l'impatto sulla salute

della qualità dell'aria, come è stato fatto negli anni scorsi da Comune, AUSL e Provincia. Non si tratta di esercitazioni accademiche, ma di elaborazioni scientifiche di dati reali dell'inquinamento, che non possono essere trascurate dagli Enti locali, perché costituiscono la conoscenza di base per provvedimenti anche emergenziali. Le ordinanze del Sindaco contingibili e urgenti di restrizione del traffico, da motivare con gli esiti di questa sorveglianza epidemiologica, sono in ogni caso provvedimenti a termine per brevi periodi, appunto d'emergenza, quindi non in grado di incidere a lungo sulla qualità dell'aria. L'obiettivo di effetti positivi a medio e lungo termine si consegue con provvedimenti strutturali e con una disciplina omogenea della mobilità in area vasta, caratterizzata da restrizioni permanenti del traffico privato. Queste sono rese possibili e accettabili dai cittadini solo disponendo di efficienti servizi di pubblico trasporto e promuovendo la partecipazione della comunità all'uso il più ridotto possibile del mezzo privato; in altri termini, le limitazioni coercitive possono essere sostenute dal miglioramento "visibile" della qualità dell'aria e dal consenso consapevole dei cittadini nell'interesse della salute di tutti e non di quello economico e commerciale di pochi. La rivendicazione di risorse nazionali per il trasporto pubblico è stata da tempo avanzata da ANCI e UPI, quale condizione imprescindibile per uscire dal tunnel. Tutto questo è stato espresso con lucidità e chiarezza dal Vice Presidente della Provincia, Andrea De Maria, con un intervento pubblicato da un quotidiano cittadino il 12 gennaio, intervento da condividere totalmente nelle analisi e nelle strategie.

Antonio Faggioli
Libero Docente in Igiene dell'Università di Bologna