

Inquinamento. Il divieto che non serve

Raffaele Aragona

Secondo quanto emerso da un recente convegno sull'ambiente, in merito agli sforamenti rilevati dalle centraline poste a misurazione della quantità delle polveri sottili che soffocano Napoli, parrebbe che le auto c'entrino poco! La qualità dei componenti chimici rilevati confermerebbe che le principali fonti di polveri sottili presenti in città in queste settimane siano da attribuire ad altro: all'attività portuale e alla combustione di materiali diversi (in minima parte a quella relativa ai motori a scoppio). In conseguenza di tanto il blocco delle auto (che continua a essere riproposto) sarebbe un rimedio effimero che non colpisce affatto nel segno.

Non si azzardano giudizi tecnici nel merito; possono farsi, però, alcune considerazioni che partono inevitabilmente dal rilevare il fallimento quasi completo dei dispositivi di blocco del traffico e delle cosiddette "giornate ecologiche", con veicoli che circolano indisturbati per la quasi totale assenza di controlli; controlli, del resto, anche difficili da condurre a causa del rilevante numero di veicoli egualmente in circolazione e del limitato numero di vigili che dovrebbero vigilare. Soluzioni episodiche ed estemporanee paiono offrire un risultato immediato, ma esso si rivela irrimediabilmente effimero anche perché la circolazione delle auto tende ad aumentare nei giorni o nei periodi successivi e con essa gli ingorghi, causa pur essi di inquinamento. Senza dire degli inconvenienti arrecati in vari settori produttivi generati, tra l'altro, dalla limitata informazione dovuta all'estemporaneità delle decisioni. Non è difficile, perciò, comprendere quanto siano inefficaci, in generale, le soluzioni del momento e i blitz attuati contro qualsiasi problema, siano essi di carattere ecologico che di viabilità.

Vale, infatti, lo stesso per la questione viabilità, connessa in qualche modo a quella dell'inquinamento atmosferico; per questo i nostri amministratori dovrebbero dare una buona volta dimostrazione della politica da sempre sbandierata tesa alla riduzione del traffico privato, che si ottiene – ovviamente – privilegiando il servizio pubblico. Zone importanti d'azione sono le corsie preferenziali; la loro protezione dall'invasione indiscriminata delle auto private assicura migliori tempi di percorrenza per i mezzi pubblici, minor costo del servizio di taxi e quindi un incoraggiamento al loro utilizzo. Ulteriore conseguenza è il minor numero di auto private che circolano e/o sostano nelle strade. Tutto ciò, unito a un'effettiva e costante attività contro la sosta selvaggia, certamente migliora le condizioni di viabilità e di inquinamento. Purtroppo, fino a quando non si potrà fare affidamento su di un riconquistato senso civico da parte degli automobilisti, ogni possibilità di soluzione è delegata alla solerzia del corpo dei vigili urbani che, ahinoi, non riesce ancora a poter lavorare con continuità e con efficienza.

Tutto ciò vale egualmente per le tanto discusse "zone a traffico limitato": anche per esse deve valere il criterio della continuità affinché non debba sempre assistersi a provvedimenti strombazzati che non risolvono e che anzi si risolvono in nulla nello spazio di poche settimane. Da qualche parte s'invoca l'impiego delle telecamere a sorvegliare le zone della Ztl; ben vengano, ma intanto non si comprende perché sia necessario un presidio fisso per il loro funzionamento quando il controllo potrebbe essere fatto più proficuamente all'interno stesso delle zone, dando maggior credito e la dovuta importanza ai segnali che la individuano, che non stanno a rappresentare un consiglio, bensì un divieto!

Si vive, in questa città, nella continua speranza di soluzioni definitive, almeno per le cose ordinarie, per le quali non serve altro, in realtà, che applicare le regole già esistenti.

Raffaele Aragona