



# Perché lo stop alle auto non ferma l'inquinamento

Raffaele Aragona

**S**top alle auto non allo smog. Lo smog è di nuovo in scena, e sarebbe strano che non lo fosse dal momento che non possono certo bastare a eliminarlo episodici rimedi come i blocchi della circolazione o il ritorno delle targhe alterne o delle domeniche ecologiche, provvedimenti questi ultimi che pare siano anche all'esame della giunta comunale.

Si tratta sempre di soluzioni che penalizzano il cittadino in modo sempre poco chiaro, ne condizionano la libertà in modo disordinato e si caratterizzano come situazioni di emergenza quando, invece, sarebbe necessario e più utile tendere a una soluzione definitiva del problema.

Quella del divieto di circolazione nasce, invero, dalla volenterosa intenzione di rispondere in qualche modo all'allarme smog, da esigenze di carattere normativo, di rispetto delle regole che lo impongono ma, dal punto di vista concreto, il risultato è modestissimo. E, come al solito, è adottato con annunci intempestivi e mal percepiti dalla cittadinanza la quale si sente sempre più presa in giro da provvedimenti estemporanei. Per far fronte alla situazione determinata dalle «eccezionali condizioni meteorologiche favorevoli all'accumulo delle sostanze inquinanti», le ore di circolazione bloccata non servono a nulla: se paiono offrire un risultato immediato, questo si rivela effimero anche perché la circolazione delle auto tende ad aumentare negli orari e nei giorni successivi e con essa gli ingorghi, causa primaria dell'inquinamento da traffico.

> Segue a pag. 40

## Segue dalla prima di Cronaca

# Lo stop alle auto non ferma lo smog

Raffaele Aragona

Secondo quanto emerso anni addietro da alcuni convegni sull'ambiente in merito agli sfarimenti 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 allora rilevata confermava che le principali fonti di polveri sottili presenti in città erano 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 ciò, il blocco delle auto (che continua a essere riproposto) sarebbe un rimedio effimero che non colpisce affatto nel segno.

Un altro studio parallelo indicava anch'esso le cause maggiori di inquinamento cittadino nelle navi che sostano nel porto alle quali veniva addebitata una percentuale di polveri sottili pari a circa il 45% del totale inquinante, mentre quella legata agli impianti di riscaldamento si aggirava intorno al 18% e altrettanto quella attribuibile alle auto, percentuale, quest'ultima, che oggi dovrebbe essere ancora minore dal momento che è certamente aumentato il numero delle auto ecologiche. Non tutti i veicoli, infatti, sono fonti di Pm10: il quantitativo di polveri sottili emesso dalle autovetture alimentate a benzina è da considerarsi trascurabile e lo stesso può dirsi per i veicoli alimentati a gas, naturale (metano) o di petrolio liquefatto (Gpl).

Oltre a tali considerazioni tecniche, sono da tener in conto tutti gli inconvenienti che dispositivi del genere arrecano in vari settori produttivi. Non è conveniente effettuare interventi che riescono lesivi di attività lavorative e produttive, interventi che determinano limitazioni che, per altro, finiscono facilmente per essere dimenticate. È necessario trovare il coraggio di intraprendere una direttiva costante senza la quale ci si dovrà abituare a convivere con blocchi, targhe alterne e limitazioni alla mobilità privata senza la sicurezza che i tanti sacrifici migliorino la qualità dell'aria che si respira ogni giorno.