© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RIS

Dalla prima di Cronaca

Smog e trasporti, perché serve una svolta eco

Stefano Sorvino *

L'inquinamento atmosferico o da smog costituisce uno dei maggiori terreni di impegno delle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente. L'emergenza da smog, confermata dai dati più recenti, è di carattere nazionale, coinvolge quasi tutte le grandi città, soprattutto del Nord, ma interessa naturalmente anche la città di Napoli, altri capoluoghi della Campania (in particolare Avellino e Caserta), ed una serie di centri urbani di media dimensione come Pomigliano d'Arco, Acerra, Nocera Inferiore, Casoria, San Vitaliano, investiti da dinamiche di area vasta. Le Arpa operano una capillare attività di monitoraggio dell'inquinamento dell'aria sul territorio, attraverso la gestione di una articolata rete di centraline di rilevamento ubicate in postazioni fisse, integrate dalla rilevazioni straordinarie di laboratori mobili. L'Arpa Campania dispone di 42 stazioni di monitoraggio, con centraline ed analizzatori, di cui 23 ubicate nel problematico agglomerato Napoli-Caserta, 16 nella zona costiera-collinare che include gli altri capoluoghi, 3 in zone montuose, a cui si aggiungono le 10 ubicate presso i principali impianti di gestione rifiuti ed i 5 laboratori mobili per un totale di 360 analizzatori. Il nostro monitoraggio ha esteso la sua copertura territoriale dai capoluoghi di provincia all'intero territorio campano. Particolare attenzione è rivolta alla stima della concentrazione di polveri sottili (PM10) ed ultra-sottili (PM2,5), rilevate costantemente e valutabili sia in termini di medie annue che in numero di giorni di superamento del limite di 50 microgrammi/mc per il PM10.

L'area di concentrazione media più elevata ricade tendenzialmente nell'agglomerato Napoli-Caserta, con particolare riferimento all'area che va da Piazza Garibaldi-Stazione Centrale all'hinterland orientale dell'Acerrano-Nolano mentre risulta migliore la condizione della zona collinare dello stesso capoluogo, che comunque presenta nel suo insieme valori mediamente inferiori a quelli di alcune grandi città settentrionali. In generale l'andamento tendenzialmente decrescente delle emissioni è dovuto soprattutto alla forte penetrazioni del gas naturale in sostituzione di combustibili come carbone ed olio, all'introduzione dei catalizzatori nei veicoli, all'adozione di misure volte al miglioramento dei processi di combustione nella produzione energetica e di tecniche di abbattimento dei fumi, ma tuttavia continuano a verificarsi superamenti dei valori-limite in molte aree urbane.

Quali rimedi? Non esistono soluzioni semplicistiche, attesa la generale corresponsabilità delle molteplici fonti inquinanti ed il concorso di fattori diffusi ma, in un'ottica di costi-benefici è importante discernere i potenziali impatti dei vari provvedimenti individuando – per ciascun ambito di intervento – le emissioni più inquinanti su cui concentrare l'attenzione prioritaria, primo fra tutti il trasporto pubblico locale ed il sistema della mobilità urbana. Ad esempio, bisogna puntare sull'adeguamento delle tipologie di mezzi del trasporto pubblico: il cambiamento del parco autobus con veicoli «euro 5» dispiegherebbe un impatto positivo sulle emissioni da combustione, mentre la sostituzione con linee di tram abbatterebbe le emissioni da combustione ma anche quelle da attrito e rotola to. Occorre lavorare, anche con incentivi e med la leva fiscale, per l'ammodernamento del parco v lare in senso più ecologico agendo sulla tipolo alimentazione: la città di Napoli, in ambito nazio è purtroppo caratterizzata da mezzi obsoleti, 28,3% delle auto intestate a privati classificata «euro 0» in base alle direttive europee antinquina to, a fronte di una media nazionale del 10,1%. riscaldamenti domestici è da privilegiare l'op dell'isolamento passivo degli edifici, mentre nel di uso di biomasse si devono prevedere sistemi d adeguati e per i trasporti aerei e navali occorre int nire sulle tipologie di carburanti e sulle rotte in r da facilitare la dispersione degli inquinanti. Si dunque di attivare una pianificazione per area con azioni complesse e strumenti combinati sia a ziativa privata che di politiche pubbliche volte ad ni di sostenibilità locale, basate su informazioni e sapevolezze diffuse, sull'impiego di tecnologie ava te e meno impattanti, su interventi e misure infras turali per la mobilità urbana, su incentivazioni fiscali ed economico-finanziarie, promuovend che lo sviluppo delle infrastrutture verdi in ambi bano, in una prospettiva di medio periodo.

** Commissario Straordinario*

© RIPRODUZIONE RIS