

L'ANNO CHE VERRÀ
nel 2008 a Ciampino l'inquinamento oltre la soglia del PM₁₀
non potrà superare i 35 giorni

Nel 2007 l'inquinamento da polveri sottili, PM₁₀ (*Particulate Matter*, particolato al di sotto dei 10 micron -millesimi di millimetro- di diametro) ha superato i limiti di legge per 73 giorni (siamo tra i comuni più inquinati del Lazio). Per il 2008 il limite di legge, obbligatoriamente da non superare, è di 35 giorni. **Come limitare questo fenomeno ormai così diffuso e apparentemente inarrestabile?**

I provvedimenti adottati dall'amministrazione comunale sembrano veramente discutibili. Molto blandi o addirittura nulli per l'efficacia. Ci sono gli inviti per i controlli sul sistema delle caldaie, ma quello più noto riguarda le targhe alterne (per poche ore, un paio di pomeriggi a settimana), peraltro sospese nel periodo natalizio.

Una città come Ciampino, attanagliata da un traffico di tutti i tipi, aeroportuale, ferroviario, ma soprattutto da quello automobilistico, relegata a ruolo di snodo viabilistico tra l'Appia e la Tuscolana, tra Roma e i Castelli, parcheggio per i pendolari che vengono a prendere il treno, certo potrà beneficiare ben poco di limitazioni così tenui.

In realtà il problema neanche si scalfisce, se si mantiene pressoché inalterato lo stile di vita su cui abbiamo conformato la nostra esistenza. I provvedimenti adottati, anche in grandi città, appaiono lillipuzianamente emergenziali. Basta dare un'occhiata alla letteratura scientifica sul tema.

I dati sui consumi energetici in Italia evidenziano che in 35 anni, dal 1971 al 2005, **in Italia c'è stato un incremento del 58% dei consumi**. Siamo passati dai 125 Mtep (milioni di tonnellate equivalenti di petrolio) a 198 Mtep nel 2005. Un elemento positivo è comunque rappresentato dall'utilizzo crescente di gas naturale, che spiega l'abbattimento delle emissioni e delle concentrazioni del biossido di zolfo.

Ma ancora più interessante è conoscere l'uso finale dell'energia: nel 1971 il settore industriale era preponderante, con il 37% del totale; seguito dagli usi civili con il 28% del totale; i trasporti pesavano solo il 16% del totale. Ma già a partire dagli anni '70 i trasporti presentano i maggiori incrementi e, dagli anni '90, diventano la prima voce dei consumi, fino al 2005, quando vengono di poco superati dai consumi civili.

Insomma, anche da questi semplici numeri si vede che l'Italia è un paese dove la domanda di energia, per scopi di trasporto, individuale nella stragrande maggioranza dei casi, e domestico è in costante ascesa. La terziarizzazione della società relega l'industria più indietro. Si tratta appunto di modelli di comportamento, stili di vita, strategie collettive,

scelte politiche, che hanno fondato i loro presupposti sull'assenza del concetto di limite, di finitezza delle risorse.

La riduzione degli inquinanti da zolfo negli anni '80 e '90 è stata apprezzabile, perché correlata in maniera lineare all'uso di combustibili a basso tenore di zolfo o di gas naturale, che praticamente ne è privo. In pratica, trascurando i problemi tecnici ed economici relativi all'abbattimento di questo tipo di emissioni, è sufficiente agire sulle fonti per ridurre il rilascio in atmosfera di queste sostanze. L'uso delle marmitte catalitiche, per esempio, ha notevolmente ridotto le emissioni di monossido di carbonio originato dal traffico stradale, che ne è la principale fonte inquinante, di conseguenza si è avuta una riduzione "strutturale" delle concentrazioni in atmosfera.

Per il PM₁₀ le cose sono molto più complesse, in quanto la sua presenza non è strettamente correlabile ad un solo fattore di inquinamento. Esistono delle componenti *primarie*, ossia rilasciate da fonti dirette, su cui è meno complesso agire, e componenti *secondarie*, che si formano in atmosfera in seguito a processi chimici e fisici a partire dai *precursori* del PM₁₀, ovvero ossido di azoto, biossido di zolfo, ammoniaca, composti organici volatili. Senza addentrarci in analisi chimiche, si può dire in buona sostanza che il PM₁₀ è senz'altro diminuito nell'ultimo decennio, nella sua componente primaria, rimane però uno zoccolo duro dovuto per la maggior parte alla componente secondaria. Questi inquinanti non sono legati in maniera semplice, lineare, a singole fonti di emissione. La loro formazione avviene mediante complessi processi chimico-fisici e subisce l'azione delle turbolenze atmosferiche che li sposta in luoghi anche lontani.

Uno studio modellistico condotto dall'Arpa (Agenzia Regionale Prevenzione e Ambiente) dell'Emilia Romagna che ha considerato le emissioni dell'intero bacino della valle Padana, mostra che **se si azzerassero le emissioni inquinanti di tutta l'Emilia Romagna (!)** il livello del PM₁₀ nella stessa regione Emilia Romagna scenderebbe di non più del 30-40%. Evidentemente i contributi dell'inquinamento da particolato vengono anche da aree esterne alla regione. In termini di politiche di risanamento della qualità dell'aria, azioni anche draconiane, se limitate territorialmente sono quindi poco incisive.

I provvedimenti di carattere locale, che comunemente si prendono sul traffico o sulle caldaie, hanno quindi un'efficacia limitata, Non per questo non devono essere adottati, ma è certo che l'ambito di intervento non può limitarsi al territorio di qualche comune, fosse anche l'intero territorio comunale di Roma. Occorre evidentemente estendere il risanamento ad aree più vaste, abbattere gli inquinanti primari, quelli le cui fonti sono facilmente individuabili e lavorare su tutto il resto, promovendo azioni strutturali che, al di fuori degli eventi climatici stagionali, migliorino la

qualità ambientale e ci restituiscano un'aria respirabile. Un concetto semplice, magari scientificamente poco ortodosso, ma che rende chiaro che l'aria, anche se al di sotto dei limiti di inquinamento previsti dalla legge, non è certo sempre pura. Il carico inquinante, se c'è, anche se giuridicamente tollerabile, non è che faccia bene.

In Italia i morti per cause relative all'inquinamento rappresentano purtroppo una triste realtà che conteggia burocraticamente migliaia di vittime ogni anno. A Ciampino uno studio che l'Amministrazione comunale ha commissionata all'università *La Sapienza* di Roma (Dipartimento di Statistica, Probabilità e Statistica Applicata) mette in evidenza un dato allarmante (e i dati disponibili sono aggiornati al 2005): è in atto un **aumento dei decessi per malattie respiratorie, che nel nostro comune supera del 60 per cento media regionale e nazionale!**

I costi ambientali, sociali, personali non sono più tollerabili. Ma anche analizzandoli in una fredda contabilità solo economica, il risanamento futuro, se non si pone prontamente in atto alcuna azione, sarà più costoso di quanto sarebbe necessario impegnare subito per un risanamento immediato.

Assistere inerti alla devastazione dei nostri territori non è la migliore politica che possiamo seguire.

Ecco perché a Ciampino, presentarsi ora con le targhe alterne può essere un'azione "fuori scala"; poco utile, o frustrante, dipende dai punti di vista.

31 dicembre 2007

colibri

www.ciampinonet.it