

Blocchi auto e inquinamento: soluzione facile che non risolve

di Chiara Laura Riccardo

Recentemente abbiamo letto su tutti i giornali come i blocchi alla circolazione imposti alle auto cosiddette “inquinanti”, abbiano diviso la politica della città di Torino e dei comuni dell’area metropolitana, con sindaci che si sono espressi a favore delle limitazioni e sindaci, invece, palesemente contro.

La "discrezionalità" delle pubbliche amministrazioni

Cosa accade quando la concentrazione di PM10 supera i livelli soglia consentiti (50 microgrammi per metro cubo di aria)? Dopo quattro consecutivi di sfioramento, inizia l’allerta di primo livello (semaforo arancio), dopo 10 consecutivi di sfioramento, si passa all’allerta di secondo livello (semaforo rosso), con misure più severe. Ogni Comune è lasciato libero di decidere quali mezzi far circolare e quali bloccare, sulla base della classe ambientale (Euro) e della tipologia di motore (benzina, diesel, gpl, ecc.). Sono previsti blocchi temporanei e blocchi strutturali permanenti, tutti gli anni in un determinato periodo, solitamente dal 15 settembre al 15 aprile (<http://www.comune.torino.it/emergenzaambientale/>).

Certamente, su questo tema, un interrogativo sorge spontaneo: si discute da anni, in politica, su come aiutare i cittadini e le famiglie a sostenere il caro-vita, e poi,

ogni anno, vengono deliberate a livello comunale e regionale (con un'Italia a macchia di leopardo) limitazioni che inibiscono l'uso delle auto a circa 13 milioni di italiani, un quarto della popolazione attiva.

Le fonti inquinanti che non ti aspetti...

Interessante è analizzare, in riferimento all'inquinamento ambientale, i report elaborati dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale): da questi si evince con chiarezza che la principale fonte di inquinamento non sono le auto, ma bensì le biomasse, ossia l'impiego di legna e pellet per il riscaldamento. A confermarlo è anche il rapporto Enea che ha evidenziato come il 99% delle emissioni inquinanti siano oggi prodotte da impianti a pellet e a legna, e come la percentuale sull'inquinamento totale da esse derivante risulterebbe essere pari al 56%.

La stessa Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale del Piemonte nel 2020, durante il periodo del lockdown, ha registrato su Torino, una città solitamente piuttosto inquinata, dei dati peggiorativi in relazione all'inquinamento, pur essendo diminuita di oltre il 70% la circolazione di auto sulle strade per via dello smart working, dell'impossibilità di uscire e della chiusura delle scuole.

Si è inoltre rilevato, grazie ad uno studio dell'Istituto dei Tumori di Milano, come addirittura le sigarette (già note nemiche della salute dell'uomo) emettano una quantità di micro-polveri fini e ultrafini tre volte più elevata di quella immessa nell'aria dallo scarico di una motocicletta di grossa cilindrata (una persona che fuma per circa otto minuti di fila inquina da quattro a sei volte più di un autotreno e addirittura da dieci a quindici volte più di un'auto con motore diesel omologato Euro 3).

Per eseguire le misurazioni, riporta lo studio, “è stato utilizzato un apparecchio la cui tecnologia si basa sul principio della diffrazione laser ed è in grado di esprimere la quantità degli inquinanti PM1, PM2,5 e PM10, giungendo alla conclusione che tra i vari mezzi di trasporto, nulla emette tanto particolato quanto una sigaretta”.

L'impatto delle polveri sottili nel quotidiano

Abbiamo imparato a comprendere che, quando nelle città i livelli di polveri sottili salgono oltre le soglie limite, i sindaci intervengono con il blocco al traffico per alcune tipologie di veicoli, che però non rappresentano la causa maggiore d'inquinamento. L'attenzione va posta sul particolato PM2,5 (che rimane più a lungo nell'atmosfera prima di precipitare al suolo e che noi respiriamo maggiormente essendo capace di entrare più in profondità nei nostri polmoni) prodotto dal riscaldamento e dagli allevamenti intensivi di animali che rappresentano rispettivamente il 38% e il 15% delle fonti inquinanti. I veicoli sono al quarto posto con il 9%, precedute dall'industria con l'11%.

Dunque l'interrogativo resta: è necessario eliminare il traffico automobilistico per ridurre l'inquinamento? È necessario imporre ai cittadini l'obbligo "occulto" di cambiare la propria auto, per altro in un'epoca dove anche gli incentivi statali non sono sufficienti a sostenere le famiglie nella spesa di acquisto? O forse ci si dovrebbe orientare ad una revisione della classificazione energetica degli edifici e ad una riqualificazione industriale?

Se ci basiamo, per definire le scelte strategiche, solo sulle ricerche che dicono che il 45% dei capo-famiglia italiani vorrebbe acquistare un'auto nuova o usata entro un anno, dobbiamo però anche distinguere il volere/desiderare l'acquisto, dal poterselo permettere. Infatti, di questa percentuale, solo il 12% si dice capace "economicamente" di sostituire la propria vettura stante i prezzi del mercato e la poca chiarezza sugli incentivi statali.

Questo soprattutto nell'attuale epoca post-covid dove, come ci conferma l'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, l'84% degli italiani si trova costretto a rinunciare o posticipare l'acquisto di una vettura a causa delle difficoltà economiche generate dal lockdown.

PNRR, l'ora delle scelte coerenti e trasparenti

La transizione ecologica è uno dei pilastri del progetto Next Generation EU per lo sviluppo futuro. Proprio nel PNRR, la seconda missione è dedicata alla "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica" e prevede investimenti e riforme nell'ambito dell'agricoltura sostenibile, dell'economia circolare, della transizione

energetica, della mobilità sostenibile, dell'efficienza energetica degli edifici, delle risorse idriche e dell'inquinamento, al fine di migliorare la sostenibilità del sistema economico e assicurare una transizione equa e inclusiva verso una società a impatto ambientale pari a zero.

In questa cornice di grandi propositi volti alla protezione e al ripristino di ecosistemi sani, è doveroso ricordare che, pur non essendo, le scelte politiche in questo campo, cosa semplice, sono imprescindibili e necessarie onesta informazione, coerenza e lungimiranza nelle decisioni.

Un percorso verso la piena sostenibilità ambientale deve vedere il cittadino protagonista, partecipante attivo e motivato a perseguire l'obiettivo con gradualità e sostegno senza sentirsi leso, nel proprio diritto di proprietà, dall'introduzione di patrimoniali "occulte" o tasse "mascherate" sulla mobilità.