

Riflessioni sull'inquinamento urbano

di *Marcello Cruciani*

Un autunno sostanzialmente privo non solo di precipitazioni, ma soprattutto di perturbazioni atmosferiche ha drammaticamente messo in evidenza la pessima qualità dell'aria e di riflesso dell'ambiente urbano, non solo delle grandi città, ma anche di numerosi altri comuni di ogni ordine di grandezza. Una volta era smog (*smoke+fog*, fumi e nebbia), ora il linguaggio è ben più scientifico e quindi tutti parlano di polveri sottili e via discorrendo, ma la realtà è sempre la stessa e cioè che si respirano veleni anche quando si vede il sole, o meglio, forse se ne respirano di più proprio in condizioni meteo buone, proprio perché non c'è ricambio di aria ossia ventilazione.

Affidarsi alle variazioni del quadro meteorologico come rimedio ai problemi dell'inquinamento non è certamente una soluzione, ma è tutto ciò di cui si dispone, in attesa che soprattutto i nostri amministratori locali e nazionali attuino delle politiche finalizzate veramente alla qualità urbana.

In fin dei conti il problema dell'inquinamento atmosferico esiste da parecchi decenni e se magari in passato era causato anche da fenomeni d'industrializzazione intensiva, di aumento del parco dei veicoli in circolazione e via discorrendo oggi la situazione è in parte diversa, con un aumento dell'inquinamento derivante dai veicoli a motore e da impianti

di riscaldamento o comunque di produzione energetica il cui fabbisogno è cresciuto. In parallelo, si sono registrate negli anni molte iniziative che forse sono state legate più a interessi di settore che a vere e proprie azioni di politica ambientale. Basti pensare alla dismissione della benzina "normale" perché ad alto contenuto di piombo sostituita da quella verde che però ha altre tipologie d'inquinanti e richiede dispositivi tecnologici che hanno un costo di riciclo non indifferente, stesso

ragionamento per le lampade a filamento sostituite da quelle fluorescenti compatte a basso consumo che devono essere recuperate perché altamente impattanti per

l'ambiente. Se poi si esamina la questione dei condomini prima la conversione da impianti a nafta in quelli a metano (idem per quelli a carbone), poi la tendenza agli impianti individuali ora ampiamente rinnegata, poi ancora la termoregolazione dei singoli caloriferi e magari tra qualche anno chissà cosa altro.

Tutto questo con ben pochi incentivi a fare, quanto piuttosto con politiche della serie che inizialmente il consumatore era convinto di risparmiare, salvo poi accorgersi che in realtà il risparmio non c'era essendo "ostaggio" di un fornitore in posizione di monopolio (vedi per il metano sino a qualche tempo fa).

E poi la questione dei mezzi di trasporto pubblici e privati dove

c'è la rincorsa all'Euro 6 o comunque più elevato possibile cioè a un valore sempre più elevato di non inquinamento, con periodiche caccia alle streghe nei confronti dei motori diesel. E questo è forse il tema più delicato, ma nello stesso tempo più inquinante visto che negli anni ha beneficiato d'incentivi di non poco conto per la rottamazione dei veicoli più vecchi, di provvedimenti dei sindaci finalizzati a bloccare la circolazione di quelli maggiormente inquinanti con la costrizione di fatto a sostituire il veicolo ecc., ma alla fine la qualità dell'aria rimane pessima e allora?

Una cosa è certa ossia la mancanza di un'azione politica organica e pluriennale finalizzata alla qualità dell'aria e più in generale all'ambiente urbano a fronte invece di azioni, come si è detto, disorganiche e talvolta di parte o nella migliore delle ipotesi con la convinzione che in quel momento rappresentassero le migliori tecniche disponibili.

Qualche giorno prima di Natale, vista la criticità della situazione, i rappresentanti dell'ANCI e cioè dei Comuni si sono incontrati con i Ministri dell'ambiente e delle infrastrutture, ma alla fine quel che ne è scaturito lascia come minimo perplessi. Riduzione della temperatura negli edifici e degli orari di funzionamento degli impianti termici, limiti di velocità e poco altro a fronte di una richiesta principale che era quella di ottenere fondi per nuovi bus. Insomma poche idee sia da una parte sia dall'altra, magari conseguenti alla consapevolezza che i fondi sarebbero comunque pochi.

In realtà è evidente che una serie di azioni che effettivamente potevano ridurre l'inquinamento atmosferico nei centri urbani e comunque sul territorio in genere non sono state realizzate e forse neanche pensate e questo soprattutto per quanto riguarda i trasporti urbani. Magari nella logica strettamente politica che una grande opera, visti i tempi, non è inaugurata da chi l'ha pensata e magari l'ha "fatta digerire" ai cittadini, ma dal suo successore! Prima si sono abolite le reti tramviarie e filoviarie e ora si prova a ricostruirle; le metropolitane, là dove i flussi di traffico lo richiedono, sono state realizzate in modo spesso insufficiente. Basti pensare alla linea A di Roma che in direzione est sud est ha sostituito, andando subito in tilt, due linee tramviarie (per Capannelle e Cinecittà) che se ammodernate oggi sarebbero state più che utili, ovvero alle polemiche sui tram fiorentini, oggetto addirittura di un referendum sul percorso che in parte era poi quello dei tram di una volta. Per non parlare di alcune linee ferroviarie, pur ammodernate ma poi sostituite da bus quando invece potevano essere la spina dorsale del trasporto pubblico e qui ci sono due casi eclatanti agli estremi orientali e occidentali del Paese. In Valle d'Aosta si chiude la linea da Aosta a Pre Saint Didier che arriva al Monte Bianco e tira pure brutta aria per la tratta da Chivasso per Aosta, mentre la Provincia di Bolzano dopo avere riaperto con grande successo, ma rinnovandola la ferrovia della Val Venosta, e ora ha rilanciato pure quella della Val Pusteria con fermate per stazioni sciistiche e l'Austria registrando volumi di traffico in continua crescita.

Insomma ancora prima di dare incentivi per cambiare l'auto è necessario creare le condizioni perché l'auto privata rimanga in garage realizzando un'efficiente rete di trasporti pubblici magari integrata, là dove c'è la cultura della bici, con itinerari ciclabili. Ovviamente un'azione di questo genere richiede tempi medio lunghi, ma se non s'inizia mai allora l'unica via sono i bloc-

chi alla circolazione privata ecc.

Altro aspetto importante è quello delle emissioni provenienti dagli edifici, quindi impianti di riscaldamento e climatizzazione, ormai di uso corrente, nonché della produzione di energia.

Intervenire sulle nuove costruzioni è sicuramente più semplice e probabilmente più efficace in termini di risparmio energetico e di riduzione delle emissioni in atmosfera, ma qui lo sforzo dovrebbe essere concentrato sugli immobili esistenti e quindi "abitati". Le politiche degli incentivi adottate in questi anni sono state massicce, ma i risultati alla fine probabilmente stanno al di sotto di quanto si è fatto. Vale a dire in quanti casi si è realizzato il cosiddetto "cappotto" per meglio coibentare l'edificio? In genere si è lavorato sui serramenti che soprattutto per gli edifici condominiali non portano a un vero e proprio risparmio e per il futuro sembra si debba andare verso la contabilizzazione del calore per ciascun appartamento salvo verificare l'effettivo costo poiché l'impianto va tenuto in funzione h24 e non c'è l'effettiva possibilità di controllare la temperatura imposta da ciascun proprietario.

Il patrimonio edilizio italiano evidenzia segni di obsolescenza rilevabili anche a "occhio nudo", senza considerare poi la questione strutturale molto più insidiosa, e non poteva andare diversamente visto che le politiche fiscali sulla casa e la crisi economica hanno in molti casi ridotto al minimo necessario le spese di manutenzione non solo straordinaria, ma anche ordinaria per la casa da parte della proprietà.

È evidente che continuando su questa strada il degrado non potrà che crescere e che anche il mantenimento degli incentivi per gli interventi di manutenzione non è strumento idoneo o comunque sufficiente a risolvere la questione. Occorre un effettivo cambio di passo non solo in termini d'interventi agevolabili ma anche di agevolazioni cercando di superare gli ostacoli anche di natura europea sulle aliquote IVA. Infatti, se per certe tipologie

d'intervento non si può scendere al disotto dell'aliquota IVA 21%, è evidente che, rappresentando tali somme per l'utente un costo secco non recuperabile, la fascia di evasione sarà sempre e comunque elevata. Occorre quindi ipotizzare un meccanismo che consenta di evitare ciò e qualche prima timida apertura comincia a esserci. Ovviamente questo discorso vale per tutto quanto oggi viene, in tutti i settori, fiscalmente pagato e non recuperato come può essere anche il semplice tagliando di manutenzione periodica per le auto da parte dei privati.

Quanto alle tipologie d'intervento occorre avvantaggiare comunque quelle in grado di garantire un effettivo miglioramento complessivo della qualità dell'immobile e della riduzione delle emissioni in atmosfera. Insomma non solo infissi o caldaie ma interventi di natura più consistenti quali appunto la realizzazione di "cappotti", manti di copertura isolati, rimozione degli eventuali elementi in cemento amianto, manutenzione dei prospetti e verifica strutturale. Come dire un *revamping* [rinnovamento, ndr] di mezza vita da attuare con procedure amministrative semplici, accompagnate da polizze assicurative e condizioni di pagamento che vedano le banche effettivamente attive per definire linee di credito a basso costo e poi esenzione dai tributi comunali per le occupazioni di suolo pubblico e gli eventuali diritti di segreteria delle pratiche, senza considerare la necessità di una corsia preferenziale o comunque di effettiva semplificazione, magari mediante protocolli preventivi tra sovrintendenza ed enti locali, qualora siano necessari nulla osta paesaggistici o simili.

Se si vuole effettivamente ridurre le immissioni in atmosfera in genere e quelle provenienti dal patrimonio edilizio esistente occorrono azioni concrete, nonché politiche in grado di avviare il processo di rinnovamento urbano attraverso l'edilizia di sostituzione e i processi di reinfrustrutturazione o meglio d'infrastrutturazione che non sono stati realizzati quando avrebbero dovuto esserlo.