

## **Uno studio del CSST voluto dall'UNRAE e dall'ANFIA con il patrocinio dell'ACI**

### **ECCO LA VERITA' SULLE POLVERI SOTTILI: MINIME LE RESPONSABILITA' DELLE AUTO EURO3 ED EURO4**

Le automobili più moderne, quelle dotate di motorizzazioni Euro3 ed Euro4, hanno pochissime responsabilità nella diffusione delle pericolosissime polveri sottili, note scientificamente con la sigla PM10, che svolgono una azione di invasività a danno dell'apparato respiratorio.

Da alcuni anni nelle città italiane sono state installate centraline che ne misurano l'intensità e si è andato diffondendo, come misura protettiva, il blocco della circolazione.

La necessità di rivedere i meccanismi di abbattimento delle polveri sottili e di agire su altre fonti del fenomeno, emerge con chiarezza da uno studio sviluppato dal CSST (Centro Studi sui Sistemi di Trasporto) e voluto dall'UNRAE, l'Unione che rappresenta le Case automobilistiche estere, e dall'ANFIA, l'Associazione che rappresenta l'industria italiana dell'auto, con il patrocinio dell'Automobile Club d'Italia, che ha assicurato la piena disponibilità del proprio Centro studi.

#### **Assolte le motorizzazioni tecnologicamente più moderne**

Dallo studio condotto dagli analisti del CSST, basato sulle fonti e sui dati istituzionali disponibili, emerge una interessante simulazione modellistica riferita alle diverse forme di limitazione della circolazione automobilistica nella città di Milano, che con Roma, Bologna e Torino sono state prese in considerazione per lo studio sull'inquinamento da PM10 nei grandi centri urbani:

- il divieto di circolazione per tutti i veicoli comporta una riduzione di appena il 3% delle emissioni di PM10 da gas di scarico, rispetto al divieto di circolazione con esenzione per le autovetture Euro3 ed Euro4;
- la circolazione a targhe alterne per tutti i veicoli comporta una riduzione di appena l'1% delle emissioni di PM10 da gas di scarico, rispetto alla circolazione a targhe alterne, con esenzione per le autovetture Euro3 ed Euro4.

A questo punto, appare in tutta la sua evidenza l'inutilità dei blocchi totali della circolazione, in quanto i veicoli dotati di motorizzazioni Euro3 ed Euro4 non contribuiscono che in minima parte alla diffusione delle polveri sottili. Tali simulazioni, riferite alla città di Milano, infatti, trovano conferma nei dati indicati nello studio del CSST, nel quale emerge che l'incidenza stimabile, riconducibile all'automobile corrispondente alle emissioni Euro3 ed Euro4, si attesta attorno all'1,0-2,0% su scala nazionale e al 2,5-3,0% su scala metropolitana.

### **Misure inutili e prive di causa-effetto**

Secondo lo studio, dunque, le misure adottate nelle città di Roma, Milano, Torino e Bologna nell'inverno del 2004 e in quello successivo del 2005, hanno generato effetti sull'andamento delle emissioni di PM10, generalmente contraddittori e sostanzialmente privi di una logica causa-effetto. I provvedimenti di limitazione della circolazione che includono veicoli di ultima generazione, afferma sempre il CSST, non producono differenze significative in termini di benefici concreti per la riduzione di PM10 che, è bene precisarlo, è un fenomeno che riguarda essenzialmente le motorizzazioni a gasolio, poiché le vetture a benzina producono PM10 in quantità irrilevante.

### **Misure controverse, assuefazione e molta confusione**

Ricordiamo che a fronte della concentrazione di PM10 periodicamente al di sopra degli standard di legge in molte città italiane, le misure tendenti ad individuare soluzioni fondate sul divieto della circolazione delle autovetture, hanno trovato il loro spazio, con la proliferazione dei blocchi programmati della circolazione, che nelle intenzioni dei promotori (solitamente le autorità comunali) avrebbero dovuto svolgere una funzione preventiva rispetto ai fenomeni di esubero degli inquinanti. In realtà, queste misure hanno avuto una attuazione controversa, con continue modifiche delle ordinanze, che hanno finito per confondere cittadini e automobilisti, sino a produrre una sostanziale assuefazione comportamentale, con un progressivo incremento degli illeciti, abbinato ad un altrettanto progressivo abbassamento del livello di efficacia delle attività di vigilanza. Tutti conoscono, fra l'altro, il fenomeno della quantità di ordinanze spesso in contrasto fra loro, che hanno creato non pochi problemi agli automobilisti.

### **Il trasporto stradale nel suo insieme incide per il 29%**

In base allo studio pubblicato dal CSST, ma riconducibile alla fonte APAT, M.Cirillo, in Italia le emissioni di PM10 sono così ripartite: trasporto stradale 29%, emissioni industriali e da centrali termiche 25%, altre forme di trasporto (marittimo, aereo, ferroviario) 15%, impianti residenziali, commerciali, istituzionali 11%, processi produttivi 10%, processi di combustione naturali 10%. A sua volta quel 29% riferito al trasporto stradale viene suddiviso come segue: veicoli industriali e bus 9%, autovetture 8%, veicoli commerciali leggeri 5%, non dovuti a combustione 4%, ciclomotori 2%, motocicli 1%.

### **Niente blocchi adottando queste misure**

Il CSST non si limita a rilevare la limitatissima influenza che l'automobile tecnologicamente più avanzata ha sulla diffusione delle polveri sottili, ma indica anche suggerimenti e proposte per far fronte ad un fenomeno inquinante certamente allarmante. Lo Stato, per la sua parte, e i Comuni, per la loro, dovrebbero promuovere le seguenti misure:

- 3 -

- incentivare il rinnovo del parco circolante dei veicoli commerciali e dei bus, promuovendone la sostituzione con veicoli di ultima generazione, possibilmente a metano;
- stimolare il rinnovo del parco circolante delle autovetture;
- promuovere la metanizzazione dei sistemi di riscaldamento delle abitazioni civili;
- intervenire sulla fluidificazione del traffico, poiché è noto che le auto al minimo o con fenomeni continui di stop&go alzano notevolmente il loro contributo all'inquinamento;
- coordinare e rendere omogenee le misure di limitazione al traffico, in armonia con le disposizioni comunitarie e dal comprovato riscontro scientifico;

### **L'UNRAE, l'ANFIA e l'ACI promuoveranno la diffusione dello studio alle Istituzioni nazionali e locali**

Nell'intenzione delle Associazioni, che ne hanno ispirato la realizzazione, c'è la piena volontà di diffondere i contenuti dello Studio del CSST, affinché diventino un contributo alla ottimizzazione delle misure di difesa dalle polveri sottili che saranno messe in atto nel corso dell'inverno dalle principali amministrazioni locali, auspicando fortemente che le modalità di analisi e di possibile selezione dei provvedimenti possano trarre giovamento dai risultati di questo studio.

Milano, 14 dicembre 2006