

## Chiarimenti e soluzioni

1. L'inquinamento è alimentato da tantissimi fattori (aerei, navi, veicoli, industrie, impatto antropico, riscaldamento) ma spesso si dimenticano che contribuisce all'inquinamento: l'usura di freni, delle frizioni e sospensioni nonché la rissospensione operata dal traffico delle polveri che giacciono sulle strade che difficilmente vediamo lavate o costruite per limitare le polveri.
2. I biodiesel inquinano (la composizione è diversa ma anche gli altri composti sono velenosi) con lo svantaggio che costano molto di più alla produzione. I combustibili di origine vegetale hanno senso solo in alcune nazioni (esempio il Brasile) per risolvere il problema della disoccupazione e, quindi, il problema della delinquenza, per cui il governo diminuisce le accise per renderli competitivi con il petrolio. Il governo italiano ha come entrata principale

quella dalle accise dei veicoli di trasporto, quindi, se calasse la vendita di petrolio a favore del biodiesel, dovrebbe aumentare le accise su quest'ultimo. I costi di produzione, raffinazione e vendita del petrolio potrebbero essere drasticamente ridotti ma, per motivi di politica mondiale, risulta impossibile un intervento di un singolo Stato.

3. Il nome FAP è un brevetto PEUGEOT e non si può usare come termine generico. I filtri antiparticolato generici si chiamano DPF (Diesel Particulate Filter): una loro applicazione come RETROFIT, oltre che costosa, è ostacolata perché i blocchi al traffico attivano la vendita di veicoli nuovi che non riducono l'inquinamento, infatti, l'inquinamento principale proviene dalle abitazioni e dalle industrie. L'efficacia del DPF è comunque comprovata come dimostra il rapporto EPA420-F-03-017 del giugno 2003 (EPA: Environmental Protection Agency - United States - Air and Radiation - Office of Transportation and Air Quality) "Technical Highlights: Questions and Answers on Using a Diesel Particulate Matter Filter in Heavy-Duty Trucks and Buses".

4. Alimentazione ad idrogeno: per produrre idrogeno occorre un notevole dispendio di energia elettrica, quindi, l'unico vantaggio è che l'inquinamento sarebbe solo DELOCALIZZATO. L'idrogeno, infatti, non è un combustibile ma un vettore di energia, esattamente come i cavi di rame che portano l'energia per una tramvia. Chi sostiene l'idrogeno asserisce che la produzione oltre che essere delocalizzata può essere sfasata temporalmente rispetto all'utilizzo, cioè, può essere fatta di notte, quando l'energia costa meno e viene prodotta in modo meno inquinante ma è tutto da dimostrare. Inoltre detta scelta dovrebbe essere condivisa dagli abitanti dove delocalizziamo detta produzione nonché dagli operai delle industrie chimiche che dovrebbero lavorare solo di notte.

5. Riguardo alla produzione di energia, visto che per combattere l'inquinamento dovremmo produrre idrogeno, l'unica energia utile è l'energia prodotta dal nucleare. Per far ciò dobbiamo superare i dogmi, tantopiù che, utilizzando nel nostro paese energia elettrica prodotta dalle

**GIUSTIZIA E SOCIETÀ**

**Italia Oggi**

34 Martedì 7 Novembre 2006

Lo chiarisce un provvedimento del mintrasporti

### Comuni, bocciato chi limita troppo

DI STEFANO MANZELLI

Il comune che istituisce il blocco totale della circolazione dei veicoli inquinanti deve motivare l'ordinanza anche in relazione agli altri fattori di inquinamento ambientale. E la segnaletica stradale dovrà evidenziare anche i percorsi alternativi per il traffico a motore. Lo ha evidenziato il ministero dei trasporti con la circolare n. 38344 del 3 ottobre 2006. La gestione locale del blocco del traffico per motivi ambientali trova una autorevole definizione a seguito dei chiarimenti richiesti dall'Associazione nazionale camperisti sulla legittimità del provvedimento adottato dal comune di Firenze che blocca, di fatto, la circolazione nel centro abitato ai mezzi inquinanti. A parere del ministero dei trasporti, peraltro, le limitazioni del traffico adottate dal sindaco ai sensi dell'art. 7 del codice stradale devono essere supportate da una istruttoria tecnica completa che risulta carente nel caso in esame. In particolare occorre che il provvedimento comunale individui l'esatta incidenza dell'inquinamento in relazione al traffico veicolare.

Le misure per la regolamentazione della mobilità, prosegue la nota, devono essere proporzionate anche ai sensi delle direttive comunitarie in materia. E le corrispondenti deroghe devono essere adeguate anche in riferimento alla tipologia degli utenti ammessi e alle eccezioni previste per i residenti. In buona sostanza il ministero invita il comune a riformulare l'ordinanza emanata il 14 giugno 2006 specificando meglio, nella stessa, una dettagliata analisi delle cause che hanno determinato l'evento nocivo «previa verifica delle sostanze più dannose presenti nell'area». Inoltre l'ordinanza dovrà evidenziare le sorgenti dell'inquinamento e i fattori di attivazione con indicazione dei provvedimenti adottati a carico di tutti i fattori insalubri per l'aria. Ogni deroga sarà motivata e la segnaletica stradale dovrà rendere prontamente percepibile il provvedimento all'utente stradale. Sul tema della segnaletica il parere del ministero è particolarmente accurato, evidenziando che spetterà al comune pubblicizzare adeguatamente i percorsi alternativi utili al raggiungimento delle zone interessate dal blocco del traffico. Ma per questa tipologia complessa di indicazioni il codice stradale non dispone nulla e saranno quindi necessarie ulteriori istruzioni di dettaglio per una migliore omologazione delle procedure su scala nazionale. (riproduzione riservata)