



La mobilità, il dossier

Autobus troppo vecchi allarme inquinamento

► Mezzi con oltre sette anni di vita Salerno e provincia nella top ten ► Consumano più carburante contribuendo ad aumentare lo smog

Diletta Turco

Non solo vecchie auto, ma anche autobus e autocarri. È questo «l'esercito» dei mezzi inquinanti che quotidianamente circolano per le strade di Salerno e che contribuiscono in maniera determinante a far alzare i livelli di polveri sottili e inquinanti nell'aria. E il territorio salernitano, da questo punto di vista, porta a casa una serie di risultati e di primati di certo non invidiabili. La provincia di Salerno è infatti l'ottava in tutta Italia per la quota di autobus vecchi - con oltre sette anni di vita - che continuano a effettuare il servizio di trasporto. Con una percentuale anche importante, e cioè il 92,5%. Vuol dire che i pendolari salernitani, in più di nove casi su dieci, nei loro spostamenti trovano mezzi datati. Tra le province campane è Benevento quella in cui la percentuale di autobus immatricolati fino al 2012 è maggiore (93,6%). Seguono Caserta (92,8%), Salerno (92,5%), Avellino (87,8%) e Napoli (87%). Questi dati derivano da un'elaborazione del Centro Ricerche Continental Autocarro su dati Aci.

I NUMERI

Ma quanto sono vecchi i bus che circolano a Salerno? La carta d'identità media dice tredici anni e mezzo. Da Sapri a Scafati, dunque, la stragrande maggioranza dei mezzi che quotidianamente sono usati dai pendolari è quasi maggiorenne. Una situazione non dissimile sugli altri territori regionali. Anzi, la realtà di Salerno si colloca esatta-

mente al centro di una classifica di certo non gratificante, che fa della Campania una delle regioni con i bus più longevi. Le situazioni peggiori riguardano l'Eav (età media 18 anni) e i mezzi che circolano ad Avellino e Benevento che hanno, rispettivamente, 17 e 16 anni di servizio alle spalle. Meglio di Salerno, ma di poco, ci sono i mezzi Anm a Napoli con circa 10 anni di anzianità e quelli usati per il servizio di Caserta, che viaggia sui 12 anni di media. Nessuna delle cinque province campane riesce ad attestarsi sotto la soglia dei 10 anni. Le elaborazioni del Centro Ricerche Continental Autocarro includono anche i dati regionali, dai quali emerge che la regione in cui vi è la maggior percentuale di autobus immatricolati fino al 2012 ancora in circolazione è la Sardegna (92,2% sul totale degli autobus in circolazione), seguita da Calabria (90,5%) e Basilicata (90,3%). Anche le posizioni successive della graduatoria sono occupate da regioni del Sud Italia. Se con i mezzi pubblici di certo non si riesce a contribuire alla «battaglia ecologista», nemmeno gli autocarri in circolazione - piccoli camion, furgoncini, mezzi di lavoro - risolvono il

problema smog. Anzi. Sette mezzi su dieci, di quelli che circolano sul territorio provinciale, sono ante Euro 4, e rientrano per esempio, nel piano di riduzione del traffico inquinante operativo a Salerno città.

L'OSSERVATORIO

Sul totale dei mezzi «vecchi» che percorrono le strade campane, quelli che si trovano a Salerno

sono quasi 180mila. Questi dati emergono da un'elaborazione dell'Osservatorio sulla Mobilità sostenibile di Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) sulle più recenti informazioni di fonte Aci e aggiornate allo scorso primo gennaio. In Campania la provincia in cui vi è la percentuale maggiore di autocarri ante Euro 4 è Caserta (71,6%). A Caserta seguono Benevento (71%), Salerno (69,3%), Avellino (69%) e Napoli (68,9%). Su un totale di 373.943 autocarri circolanti in Campania, quelli che appartengono alle categorie di emissione Euro 0, 1, 2 e 3 rappresentano la maggioranza e sono 259.970, pari al 69,5% del totale. Si tratta di veicoli immatricolati prima del 2006 e quindi caratterizzati da elevati livelli di emissioni. Gli autocarri Euro 4, 5 e 6 sono invece 113.973, e cioè il 30,5% del totale. «Questa situazione - si legge a margine del rapporto dell'Airp - impone la necessità di mettere in pratica una serie di accorgimenti e comportamenti virtuosi per rendere più ecocompatibili i trasporti su strada, come ad esempio sottoporre periodicamente tutti gli autoveicoli alle revisioni obbligatorie per legge, agli interventi di manutenzione e ai controlli sullo stato di usura e di pressione di gonfiaggio dei pneumatici, elementi questi che hanno una notevole influenza sul consumo di carburante di un veicolo e quindi sulle sue emissioni di anidride carbonica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**UN'ETÀ MEDIA
DI 13 ANNI E SEI MESI
EMERGENZA ANCHE
PER CAMION E FURGONI:
IL 70 PER CENTO
NON È «EURO 4»**

