

SMOGUL URBAN

o problemă ce ar putea fi rezolvată

Autor: elev Viorica Arfip

Indrumător: prof. ing. Luminița Gabriela Cireașă

Grup Școlar Industrial Metalurgic, Galați

CE ESTE SMOGUL?

- Smogul este ceața deasă amestecată cu fum și praf formată industrial în regiunile industriale sau în marile orașe cu efecte dăunătoare asupra sănătății populației.
- În Europa, poluarea aerului pe care îl respirăm direct este un fenomen grav.El afectează mai mult orașele decât micile localități ,câmpiile și zonele muntoase .Despre aspectele specifice ale unei probleme vom avea ocazia sa vorbim pe parcursul lucrării.Deocamdată este necesar să subliniem că deși sunt afectate toate localitățile urbane starea cea mai gravă o prezintă marile orașe.Numeroase sunt cauzele care generează așa-numitul smog ,sau poluarea atmosferică derivată din secțiunea conjugată a fumului (smoke) și a ceței (fog) care înglobează particulele de fum ,făcându-le mai grele și împiedicându-le astfel să se împrăștie

- Smogul este provocat de arderea cărbunelui ,petrolului și altor tipuri de combustibili folosiți în industrie și în instalațiile de încălzire .La formarea lui contribuie în mod deosebit ,ca substanțe poluante ,anhidrida sulfuroasă (dioxid de sulf) ,hidrogenul sulfurat, cu tipicul lui miros de ouă stricate ,compușii azotului începând cu anhidrida carbonică .
- Un periculos agent poluant este și plumbul prezent în benzină și răspândit în atmosferă prin țeava de eșapament a automobilelor .În Japonia mulți bicicliști recurg chiar la masca antismog ,împotriva poluării produse de automobile .În alte părți o astfel de precauție este rară.În unele țări ,țevile de eșapament sunt dotate cu catalizatori pentru a reține în parte oxizii de azot și de carbon





- În ceea ce privește poluarea datorată gazelor de eșapament , Europa Occidentală prezintă norme mult mai puțin severe nu numai în comparație cu Japonia ,dar și cu SUA ,cu evidențele consecințe negative care decurg din acest fapt.
- În ceea ce privește poluarea pricinuită de automobile ,C.E.E. a dat dispoziți prea puțin eficiente ,cu atât mai mult cu cât ele privesc numai vehiculele cu o capacitate cilindrică mai mare de 1400 de centimetri cubi ,în timp ce firmele europene care au insistat pentru această limită ridicată produc în mare parte vehicule cu capacitate cilindrică mai mică .

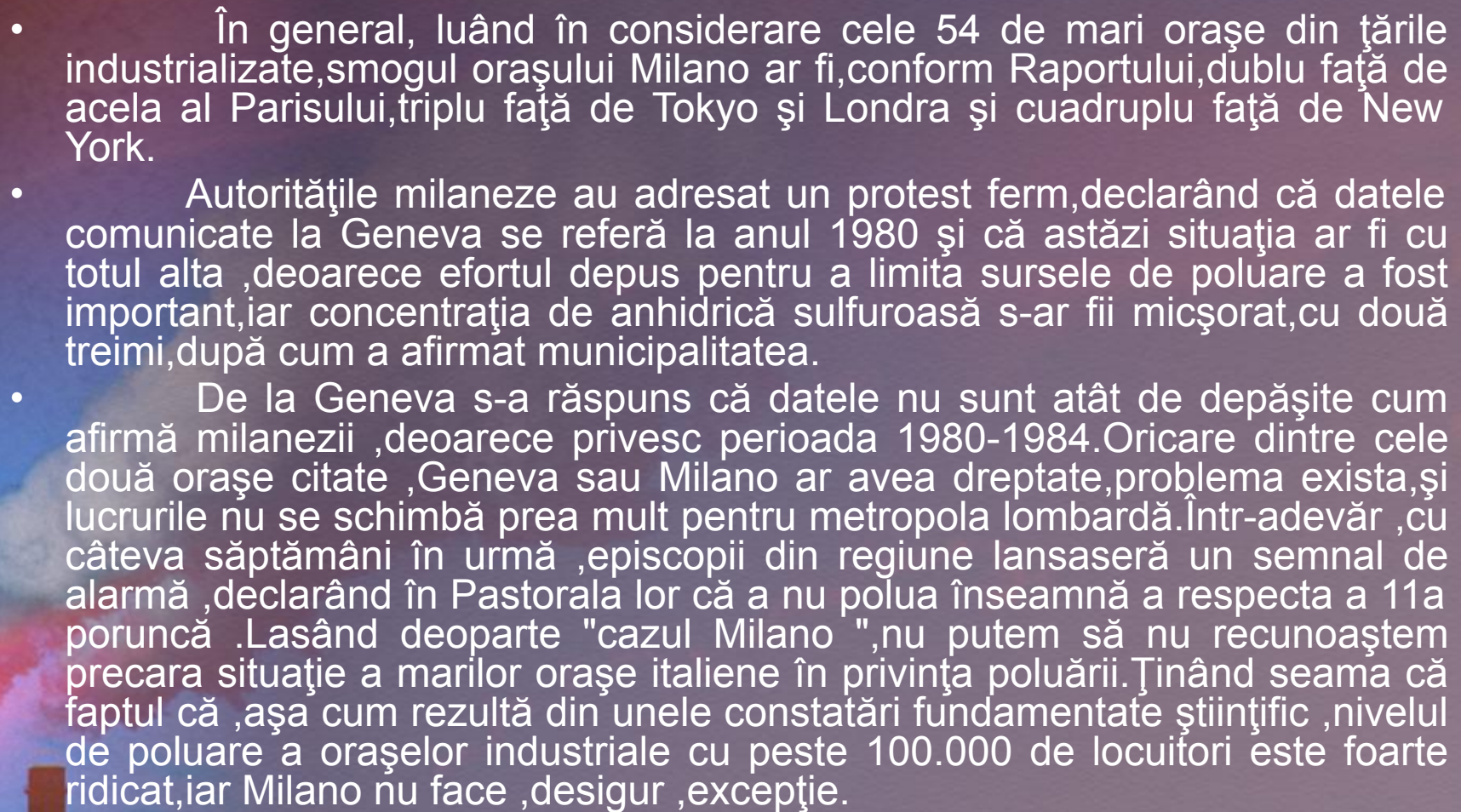


- Raportul aminteste că în ,1950 în lume existau numai 13 orașe cu o populație de peste 4 milioane de locuitori în timp ce în 1980 ajunseseră de-acum la 35 ,cea mai mare parte dintre ele aflându-se ,totuși în țari din lumea a treia .În ceea ce ne privește ,socotim că proiectele referitoare la creșterea populației sunt excesive ,deoarece ,așa cum vă vom arata ,după toate probabilitățile ,cu mult înainte de sfârșitul secolului aproape toate țările lumii a treia vor înțelege necesitatea de a reduce creșterea natalității ,care le sarăcește .
- Până în anul 2000 urbanizarea țărilor în curs de dezvoltare a dus la un total de 66 de orașe cu o populație de peste 4 milioane de locuitori ,printre care adevărate megalopolisuri ca Ciudad de Mexico (care este azi cel mai populat oraș din lume) și Sao Paulo din Brazilia .Încă de pe acum nu numai cele 2 megapolisuri menționate,dar și celelalte mari orașe ale lumii a treia (deși nu înregistrează un număr de automobile ,comparabil cu acela al orașelor din țările bogate și industrializate) sunt printre cele mai grave exemple de poluare



- În timp ce națiunile industrializate ,într-o măsură mai mică sau mai mare ,au reușit să reducă poluarea și să amelioreze calitatea aerului în marile orașe ,progresele lor sunt diminuate de rapida urbanizare (însoțită de o parțială industrializare) a lumii a treia ,unde dezvoltarea neplanificată a unor imense metropole este inevitabil însoțită de o creștere a traficului rutier și a consumului de energie ,deci și a smogului.În momentul actual,conform raportului,dintre cele 54 de orașe din lume avute în vedere ,Milano ar fi cel mai poluat.La această situație dificilă contribuie în bună parte și faptul ca este situat într-o vale care acumulează și reține gazele poluante.Trebuie să mai precizăm că trăsătura caracteristică a metropolei din zona Padului o constituie nivelul mediului foarte ridicat al dioxidului de sulf (anhidra sulfuroasă).Parisul ,în schimb,ar deține recordul negativ de poluare datorită plumbului



- 
- În general, luând în considerare cele 54 de mari orașe din țările industrializate, smogul orașului Milano ar fi, conform Raportului, dublu față de acela al Parisului, triplu față de Tokyo și Londra și cuadruplu față de New York.
 - Autoritățile milaneze au adresat un protest ferm, declarând că datele comunicate la Geneva se referă la anul 1980 și că astăzi situația ar fi cu totul alta, deoarece efortul depus pentru a limita sursele de poluare a fost important, iar concentrația de anhidrică sulfuroasă s-ar fi micșorat, cu două treimi, după cum a afirmat municipalitatea.
 - De la Geneva s-a răspuns că datele nu sunt atât de depășite cum afirmă milanezii, deoarece privesc perioada 1980-1984. Oricare dintre cele două orașe citate, Geneva sau Milano ar avea dreptate, problema există, și lucrurile nu se schimbă prea mult pentru metropola lombardă. Într-adevăr, cu câteva săptămâni în urmă, episcopii din regiune lansaseră un semnal de alarmă, declarând în Pastorală lor că a nu polua înseamnă a respecta a 11a poruncă. Lasând deoparte "cazul Milano", nu putem să nu recunoaștem precara situație a marilor orașe italiene în privința poluării. Ținând seama că faptul că, așa cum rezultă din unele constatări fundamentate științific, nivelul de poluare a orașelor industriale cu peste 100.000 de locuitori este foarte ridicat, iar Milano nu face, desigur, excepție.



- După Ministerul Mediului Înconjurător ,se pare că orașul cel mai poluat ar fii Napole,unde limitele admisibile ale principalilor poluanți ar fii fost depășite de 4 ori.Pe de altă parte, este cunoscut ,că după al doilea război mondial a avut loc o rapidă și dezechilibrată urbanizare,datorită susținutei dezvoltări industriale , într-un context extrem de fragil,caracterizat printr-o limitată disponibilitate a spațiului fizic utilizabil,cu consecința unei mari poluări a unor zone înconjurătoare.
- În Italia ,fiecare km de șosea este ocupat de 73 de vehicule,față de 52 în Germania ,26 în Franța,24 în Japonia și 29 în Statele Unite cu consecința firească a poluării noastre accentuate
- Faptul că în orașele italiene circulă mult mai multe autovehicule ca oriunde(deși în Europa țările mari dețin cam tot atâtea)nu depinde numai de întinderea mai mică a teritoriului (care ar putea să conteze numai pentru Statele Unite și Franța),dar și de alte motive .De exemplu ,în Italia este prea obișnuită și în același timp condamabilă folosirea automobilului în orașe,chiar pe distanțe foarte scurte.

- Trebuie să mai ținem seama ,în ceea ce privește marile orașe ne-americanе ,ca Roma și Milano folosesc numai 24 și respectiv 33 de km de metrou ,față de 198 la Paris ,397 la Londra și 500 la Tokyo.Ca să nu mai vorbim de Moscova!Măsurile care pot fii luate în Italia pentru desconcesionarea traficului urban nu vor duce la diminuarea procesului de anhidridă carbonică ,dacă automobilele excluse din centrele istorice vor continua să se aglomereze în aceeași măsură ,la periferii .
- Dacă vrem să limităm periculoasa anhidridă carbonică ce provoacă efectul de seră ,singurul remediu este acela de a folosi mai puțin vehiculele ,astfel încât să se reducă emisia acestei substanțe



- La Roma ,în utimele zile ale anului 1988 ,primarul a propus să se circule cu numere alternative pentru a desconggestiona un trafic imposibil dar Consiliu Municipal a respins propunerea ,fară a oferi nici o altă soluție .Primejdioasa poluare a orașelor italiene
- i-a determinat pe mulți ecologiști să propună aplicarea riguroaselor norme existente în unele landuri din Germania. De exemplu, la Hamburg se anunță prealarma când se ajunge la 60.de micrograme de anhidrică sulfuroasă pe metru cub de aer.





- Prima fază de alarmă se declanșează la 120 de miligrame , când sunt impuse considerabile restricții. Dacă s-ar ajunge la cea de-a doua fază s-ar opri totul, de la trafic până la industrie. La Milano în schimb , după contraversatul Raport al O.M.S. și O.N.U. s-ar fi ajuns chiar la peste 180 de micrograme fără a se lua nici o măsură respectivă .Pentru a nu se crea probleme de sănătate, nu trebuie să se depășească 60 de micrograme.În Italia ,nu s-a procedat la o sistematică studiere a factorilor poluanți datorită traficului rutier din principalele orașe așa cum se întâmpla în Germania și în alte țări europene



România trebuie să acționeze de urgență !!!

