

Di cosa parliamo quando parliamo di smog

Il blocco delle auto serve davvero contro l'inquinamento? Ecco tutti i veleni dell'aria che respiriamo

Domenica prossima dalle 10 alle 18 ci sarà il blocco del traffico in un centinaio di comuni concentrati soprattutto nella pianura padana, in quella che si dice essere una delle tre zone più inquinate al mondo con la Cina e l'area industriale tedesca Ruhr. [1] Alla campagna antimog, lanciata dai sindaci di Milano e Torino, Letizia Moratti e Sergio Chiamparino, hanno aderito anche i comuni di Napoli e Firenze. Per la Moratti il blocco di domenica prossima costituisce un accordo «storico», per Chiamparino «un momento di sensibilizzazione». [2]

A 45 giorni dall'inizio dell'anno (dati Legambiente) Brescia e Monza avevano già raggiunto i 35 giorni in cui una direttiva dell'Unione europea permette di superare il tetto di pm10 (vedi più avanti). Otto città avevano già sgarrato 30 giorni, tra queste Padova (33) e Torino (32). [3] Emanuela Minucci: «Una volta Milano era da bere. Adesso è da non respirare. In quarantotto giorni, giusto mercoledì, la città si è fumata il limite imposto dalla Unione Europea sulle polveri sottili». [4]

Le polveri atmosferiche sono definite in diversi modi, i più comuni sono Pts (Polveri totali sospese) e Pm (dall'inglese Particulate Matter). Queste polveri si distinguono a seconda delle dimensioni: il Pm10 (particelle inferiori a 10 micrometri) costituisce circa l'80-85% delle Pts. Le sorgenti di emissione possono essere primarie (emissione diretta) o secondarie (derivanti da una serie di reazioni chimiche e fisiche che avvengono nell'atmosfera). Oltre che antropiche, le sorgenti primarie possono essere naturali (aerosol marino, suolo sollevato e trasportato dal vento, emissioni vulcaniche, incendi boschivi ecc.). Le più rilevanti sorgenti antropiche sono il traffico veicolare, le emissioni prodotte da altri veicoli e macchinari (attrezzature agricole, treni, navi), i processi di combustione di carbone e olii (centrali termoelettriche, riscaldamento civili) ecc. Le emissioni primarie costituiscono circa il 45% della concentrazione di Pm10, il resto proviene da emissioni secondarie. [5]

La direttiva Ue è un provvedimento partorito da burocrati che hanno perso il contatto con la realtà. Antonio Giorgi: «Una norma cervellotica prima che inapplicabile, in quanto pretende di intervenire su eventi non direttamente governabili dall'uomo o a lui riconducibili. Le polveri sottili non vengono solo dagli scappamenti, con quelle di origine naturale che facciamo? Blocciamo le correnti marine? Met-

tiamo un tappo ai vulcani? Sarebbe come imporre *ope legis* che non debba piovere più di tot giorni all'anno, o che non cadano più di tot centimetri di neve, o che le temperature minime e massime non varchino determinate soglie». [6]

Il persistere dell'inquinamento sull'area padana è dovuto alla combinazione di due fattori: la situazione geografico-climatica e l'alta densità abitativa. Riccardo Cascioli: «Il Bacino Padano è un'area omogenea chiusa su tre lati dalle catene montuose che bloccano il flusso dei venti. Basti considerare che la velocità del vento a Milano è di 0,9 metri al secondo contro i 2,5 della media europea, il che non permette di ripulire l'aria». Andrea Drago, direttore generale dell'Arpa (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) del Veneto: «I venti che ci sono soffiano da est verso ovest. Così un vento forte come la bora, invece di spazzare l'inquinamento lo spinge verso l'interno del Bacino Padano, peggiorando la situazione». A questo si deve aggiungere la particolarità delle polveri sottili, che consiste nella capacità di rimanere in sospensione per diverse settimane. Franco Picco (dg Arpa Lombardia): «Quello che esce da un camino di Porto Tolle arriva tranquillamente in Val D'Aosta». [7]

Domenica sarà la seconda volta che il Nord si ferma. La prima fu il 25 febbraio 2007, ancora una volta dopo un'infilata di giornate con il Pm10 oltre i limiti. Tre anni fa si mossero le Regioni, stavolta tocca ai Comuni. [8] L'associazione che li riunisce (Anci) ha un piano a lungo termine. Teresa Monestiroli: «Siccome ci vogliono più investimenti per la mobilità sostenibile e non si può sempre e solo batter cassa, i sindaci propongono un sovrappedaggio su autostrade e tangenziali destinato al miglioramento del trasporto pubblico. Il documento chiede al governo anche la possibilità escludere dal patto di stabilità gli investimenti per la lotta ai cambiamenti climatici e per la riduzione degli inquinanti». [2]

L'annuncio del blocco ha scatenato le consuete polemiche. Maria Rosa Vittadini, docente a Venezia di pianificazione dei trasporti: «Non si può respirare una volta al mese. Non si può tenere lo smog entro i limiti di guardia la domenica e lasciare che gli inquinanti oltrepassino i limiti di legge gli altri giorni. Abbiamo cominciato negli anni Novanta a sperimentare i blocchi della circolazione per un giorno in attesa di interventi strutturali. E li stiamo ancora aspettando». [9] Giorgi: «Invece di operare per una profonda trasformazione delle mo-

dalità di spostamento collettivo, eccoci a gridare al lupo, a parlare di emergenza smog quando l'Italia di guai ne ha avuti e ne ha tanti, ma lo smog inteso come combinazione di fumo e nebbia, *smoke* e *fog*, non lo ha mai conosciuto». [6]

«Concretamente non serve a nulla», ha ammesso il sindaco di Firenze, Matteo Renzi, annunciando l'adesione al blocco. [10] Secondo l'Acì (contraria) la misura è bocciata da 7 cittadini su 10. [8] Giorgi: «La sera di domenica, salvo improvvisi venti di burrasca, con ogni probabilità le concentrazioni del cosiddetto PM10 nell'aria delle città aderenti all'appello anti traffico saranno al livello del giorno precedente, o quasi. Milioni di cittadini confinati in casa (la più parte contro voglia) a seguito di un provvedimento vissuto da molti come una sorta di coprifuoco strisciante avranno fatto funzionare al massimo – se farà freddo come si prevede – gli impianti di riscaldamento, compensando così le mancate emissioni degli scappamenti». [6]

Lo stop alle auto, si dice, fa capire che così non si può andare avanti. Vittorio Cogliati Dezza, presidente di Legambiente: «La sua efficacia resta simbolica: colpisce molto l'immaginario, poco lo smog». Nicola Pirrone, direttore dell'Istituto inquinamento atmosferico del Cnr: «Al massimo l'inquinamento scende del 15 per cento. Se una città sta appena sopra il livello massimo consentito, con questa misura evita un giorno di comportamento irregolare. Tutto qui. L'amministratore deve cercare di evitare di pagare le sanzioni e senza provvedimenti le multe di Bruxelles arrivano di sicuro. Anche care». [11]

Il blocco forse salva il portafoglio, per i polmoni servono «misure strutturali, risposte efficaci, trasporto pubblico serio» (Pirrone). Su 14 milioni di pendolari solo due usano la ferrovia, gli altri prendono la macchina creando ore di ingorghi in entrata e in uscita. [11] Vittadini: «Negli ultimi due decenni le città del Centro e del Nord Europa hanno rafforzato il loro trasporto pubblico, hanno aumentato le aree pedonali e quelle in cui le macchine devono girare a velocità estremamente ridotta, hanno diminuito le emissioni inquinanti che, in tutta Italia, dipendono per il 26 per cento dal trasporto. Noi abbiamo chiuso i cordoni della borsa al trasporto pubblico trasformandolo nella Cenerentola della mobilità». [9]

Chiudere le fabbriche o spegnere le caldaie è impossibile. Silvano Ravera (dg Arpa Piemonte): «Non si può fermare il lavoro e

neppure si può patire troppo il freddo. Anche se su quest'ultimo fronte occorre fare molta attenzione agli sprechi». [1] Per questo, si dice, servono fondi per la dismissione di camion e trattori inquinanti, per la rottamazione delle auto vecchie, per incentivare l'industria a mettere camini adeguati. Drago: «Si deve avere il coraggio di trasferire centrali termoelettriche e di costruire centrali nucleari». [12]

Quando si parla di inquinamento c'è un mito da sfatare: non è vero che la situazione sia peggiorata o stia peggiorando. Cascioli: «Solo negli ultimi dieci anni in Lombardia le emissioni sono diminuite tra il 9% (polveri sottili) e il 66% (benzene e ossido di carbonio). E dati analoghi sono forniti da Veneto e Piemonte». I motivi sono vari, in testa il miglioramento del parco auto e della combustione per riscaldamento. Insomma: se Milano, Torino, Venezia e Verona,

per stare solo al Bacino Padano, sfiorano abbondantemente i tetti la colpa è dell'Ue che «ha stabilito dei limiti senza guardare alla specificità delle diverse aree» (Drago) mentre «il Bacino Padano deve essere trattato come una zona speciale» (Ravera). [7]

L'inquinamento atmosferico fa male alla salute, eppure nel Bacino Padano si vive più a lungo della media nazionale e la Lombardia è ai vertici mondiali quanto a longevità. Cascioli: «Anche a Milano, secondo i dati Istat riferiti al 2007, l'aspettativa di vita delle femmine alla nascita era di 84,78 anni contro gli 84,04 nazionali; per i maschi di 79,54 contro i 78,67. E la tendenza è al continuo miglioramento. Come si spiega questo paradosso?». Il professor **Umberto Tirelli**, direttore del Dipartimento di Oncologia di Aviano e autore di numerosi studi sull'incidenza dell'inquinamento sulla salute: «Anche per l'inquinamento vale il calcolo rischi/benefici, perché l'inquina-

mento è anche l'effetto di macchine, riscaldamento, industrie che ci permettono di vivere meglio e più a lungo». [7]

Se non c'è alcuna ragione tecnica o sanitaria per pensare che spegnere le automobili aiuterà a risolvere il problema; se il problema dipende essenzialmente dalle condizioni atmosferiche e, nella misura in cui dipende dalle tecnologie in uso, è in rapida diminuzione; se, infine, le politiche adottate non hanno alcun beneficio, ma implicano un costo ingente in termini monetari e di perdita della libertà, perché iniziative del genere sembrano trovare tanto supporto tra gli amministratori locali? [13] Carlo Sala: «L'idea di un sovrappedaggio sulle tariffe autostradali, magari in proporzione alle emissioni del veicolo, da destinare agli enti locali per la manutenzione dell'ambiente si presta ad apparire come un rimedio all'abolizione dell'Ici (così è parsa interpretarla, tra gli altri, Assoedilizia Milano)». [14]

Note: [1] Grazia Longo, La Stampa 20/2; [2] Teresa Monestiroli, la Repubblica 20/2; [3] Laura Matteucci, l'Unità 18/2; [4] Emanuela Minucci, La Stampa 18/2; [5] Avvenire 19/2; [6] Antonio Giorgi, Avvenire 19/2; [7] Riccardo Cascioli, Avvenire 19/2; [8] Andrea Senesi, Corriere della Sera 20/2;

[9] Antonio Cianciullo, la Repubblica 18/2; [10] Rita Fatiguso, Il Sole-24 Ore 20/2; [11] a. cian, la Repubblica 20/2; [12] Biagio Marsiglia, Corriere della Sera 20/2; [13] Carlo Stagnaro, Libero 20/2; [14] Carlo Sala, Libero 20/2.

