

Sei in: Archivio > la Repubblica.it > 2020 > 01 > 23 >

ARoma il blocco delle auto è durato 4 giorni, ma solo con la pioggia lo smog è calato. A Milano i limiti di particolato sono stati superati per 72 giorni nel 2019. La legge fissa un massimo di 35 e la Corte Europea prevede che gli amministratori possano anche finire in carcere, per il mancato contrasto allo smog.

Eppure nel capoluogo lombardo c'è la zona a traffico limitato più grande d'Italia, i giorni di sfioramento sono calati del 53% tra il 2005 ed il 2019. E Milano è al primo posto per tasso di mobilità sostenibile, secondo il rapporto 2019 di MobilitAria, coordinato da Francesco Petracchini dell'Istituto sull'inquinamento atmosferico del Cnr (Iia). Il numero di spostamenti a piedi, in bici o sui mezzi pubblici dei cittadini milanesi è stato il 48,3% del totale, su una media italiana del 36,8%. Cosa significa? Che la qualità dell'aria, se il meteo rema contro, resta un problema senza soluzione. «I blocchi del traffico nell'immediato smussano i picchi di inquinanti. Ma non intaccano lo smog accumulato nel tempo», afferma Stefano Caserini, che insegna Mitigazione dei cambiamenti climatici al Politecnico di Milano. «Neanche le zone a traffico limitato a Londra e Milano hanno dato risultati esaltanti. I miglioramenti si sono esauriti in pochi mesi», spiega Marco Percoco, che insegna Economia dei trasporti alla Bocconi di Milano. «Dovremmo convincerci una volta per tutte a puntare sull'elettrico», sintetizza Nicola Pirrone, ex direttore dell'Iia. Nell'attesa, si naviga a vista. Londra ha introdotto una stangata da 100 sterline per i veicoli inquinanti in centro. La Cina nel 2014 ha dichiarato "guerra all'inquinamento", vietando senza convenevoli il riscaldamento a chi usava il carbone; scuole e ospedali inclusi. Varsavia almeno offre incentivi a chi rinuncia al carbone (questo combustibile è diffuso nel 70% delle case polacche). Bari per un periodo ha dato 25 euro al mese a chi si spostava in bici. Parigi studia la pedonalizzazione delle strade attorno a 300 scuole. A Lahore le mascherine vengono vendute dagli ambulanti. A Delhi si sperimenta (senza successo) la pioggia artificiale per ripulire l'aria. Torino, nei giorni di smog di inizio gennaio, ha ordinato il lavaggio delle strade per rimuovere le polveri.

«Il problema è duro. Ma non si può dire che non ci siano stati passi avanti», rivendica giustamente Guido Lanzani, responsabile per la qualità dell'aria di Arpa Lombardia. «Vietando la nafta per le caldaie, riducendo lo zolfo in molti combustibili e installando marmitte catalitiche è stato pressoché risolto il problema di ossidi di zolfo, monossido di carbonio e benzene». Restano i nemici più ostici: particolato, ossidi di azoto prodotti in buona parte dai diesel, l'ozono d'estate, le polveri rilasciate da freni, frizioni e pneumatici, l'ammoniaca dei concimi agricoli e il benzopirene della legna. «Che in Lombardia riscalda il 7% delle case e molte pizzerie», secondo Guido Lanzani.

A forza di divieti, intanto, i diesel hanno iniziato a calare con decisione. Dal 60% di nuove auto nel 2015 si è scesi al 36%. Un tempo considerati amici dell'ambiente perché emettono meno anidride carbonica rispetto alla benzina, i diesel restano gli accusati numero uno per quanto riguarda l'aria cittadina, inclusi gli Euro 6 che pure dimezzano gli ossidi di azoto rispetto agli Euro 5. L'ong Transport & Environment ha calcolato che rispetto ai test, condotti a velocità basse e su buone strade, le emissioni di un diesel aumentano di 9 volte in condizioni reali, fra accelerazioni, frenate e buche. «Il 60-70% dei furgoni per la consegna merci — spiega Percoco — ha motori diesel di bassa qualità ambientale». Secondo i dati di Arpa Lombardia i veicoli pesanti (oltre 3,5 tonnellate) e i bus diesel nella Regione emettono un terzo degli ossidi di azoto pur percorrendo un ventesimo dei chilometri.

In attesa che i valori rientrino nella norma, i medici offrono alcuni consigli di

TOPIC CORRELATI

PERSONE

ENTI E SOCIETÀ

LUOGHI

comportamento. «Gli aspiratori che purificano l'aria sono d'aiuto», secondo Sergio Cacciani, pneumologo del San Filippo Neri di Roma. Camminando, è meglio deviare verso le vie secondarie. «Basta allontanarsi di poche decine di metri dalle strade trafficate perché lo smog si riduca». Le mascherine, per essere utili, devono essere anti-particolato. «Rendono la respirazione leggermente più faticosa, non permettono ad esempio di pedalare con facilità». Renato Cutrera, che dirige la pneumologia all'ospedale pediatrico Bambino Gesù di Roma, consiglia di «cambiare l'aria in casa il mattino presto o la sera tardi», scegliendo se possibile le finestre più lontane dalla strada. Altri consigli: «Cambiare spesso i filtri dei condizionatori, non fumare anche se i bambini non sono a casa, mantenersi lontano da strade o piazze particolarmente intrise di smog, soprattutto se i bambino sono tenuti in passeggino ». E si trovano alla stessa altezza dei tubi di scarico. «In queste condizioni, i più piccoli respirano anche il doppio o il triplo dello smog rispetto agli adulti, anche perché la loro ventilazione è più rapida: 30-40 atti al minuto contro i 16 di un adulto ». Seguendo queste precauzioni, prosegue Cutrera, «è bene continuare a portarli a scuola a piedi».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

CARLO COZZOLI/FOTOGRAMMA Milano, Porta Nuova. In questa zona l'inquinamento dell'aria da PM10 e smog è tra i livelli più alti della città

di Elena Dusi

23 gennaio 2020 | sez.

Divisione Stampa Nazionale — [GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.](#) - P.Iva 00906801006