

di Luca Sciortino

Una delle cose che i turisti notano a Milano, anche quelli che vivono nelle grandi metropoli europee, è l'aria malsana e opprimente. La particolare geografia fisica del territorio della Pianura Padana, racchiusa dalle Alpi, ostacola i venti e favorisce l'accumulo di polveri sottili e sostanze nocive prodotte dall'alta densità di abitazioni e impianti zootecnici e industriali.

Tutto ciò fa del capoluogo lombardo la peggiore metropoli europea per qualità dell'aria. In una classifica redatta dall'Agenzia europea dell'ambiente del giugno scorso, Milano si piazza al 303esimo posto su 323 città europee, con valori medi annuali di particolato PM 2,5 ben oltre la soglia stabilita dalla direttiva europea (2008/50/EC). Se poi si guarda alla mortalità, allora una classifica di *The Lancet* del 2021 stabilisce che Milano è al quinto posto per numero di morti premature da biossido di azoto e al tredicesimo per PM2,5 con ben 5.021 decessi all'anno che potrebbero essere evitati se si seguissero le raccomandazioni dell'Oms sulla qualità dell'aria.

Bisognerebbe poi mettere in conto molto altro, come l'impatto sulla salute dei bambini, sul sistema immunitario o il legame causale tra esposizione a polveri sottili e maggiore incidenza di Covid, dimostrato da un recente studio italiano su *International Journal of Environmental Research and Public Health*.

Ciò che sorprende di più è che, a fronte di una situazione così grave per la salute, delle limitazioni del traffico via via più severe e del cospicuo numero di anni trascorsi, non si è visto e non si vede all'orizzonte alcun miglioramento. Secondo Arpa Lombardia, la concentrazione media annua di PM10



BRUTTA ARIA A MILANO

Nel capoluogo lombardo, una delle città europee più inquinate, oltre 5 mila morti all'anno sono dovute allo smog. E né le aree a traffico limitato né le piste ciclabili incidono granché. Perché concentrarsi solo sulle auto non è sufficiente.

Solo a gennaio 2022 a Milano i giorni con una soglia di polveri sottili oltre il consentito sono stati 25 su 31.

Quanto incide il riscaldamento degli edifici in Pianura Padana nella concentrazione del particolato PM10.

45%

in microgrammi per metri cubi misurata nella stazione peggiore era 35 nel 2018 e nel 2019, 36 nel 2020 e 37 nel 2021. Non è andata meglio per il PM2,5: 23 microgrammi per metro cubo nel 2018, 21 nel 2019, 25 nel 2020, 24 nel 2021. Leggero calo per gli ossidi di azoto passati da 59 microgrammi per metro cubo nel 2018 a 58 nel 2019 fino a 48 nel 2020 e 44 nel 2021.

Il vero punto della questione è che il numero di 35, i giorni di superamento

delle soglie di polveri sottili concessi dalla normativa europea nel rispetto della salute dei cittadini, viene puntualmente superato di anno in anno: nel 2018 i giorni con PM10 superiori a 50 microgrammi per metro cubo sono stati 79, 72 nel 2019, 90 nel 2020, 61 nel 2021. E nei due mesi e mezzo del 2022 appena trascorsi, nella quasi assenza di piogge ma con diversi giorni ben ventilati, Milano ha già sprecato il bonus dei 35 giorni oltre i limiti concesso nell'in-

tero anno. A preoccupare quest'anno è la concentrazione dei giorni oltre la soglia in periodi brevi: per quasi tutto gennaio (25 giorni su 31) i milanesi hanno respirato un'aria con livelli di polveri sottili alle stelle.

In Pianura Padana il riscaldamento degli edifici contribuisce al PM10 con il 45 per cento, di cui il 97 per cento viene dalla legna. I trasporti incidono per il 25 per cento e l'agricoltura per il 7

per cento circa a causa dei liquami. Nel capoluogo lombardo il settore trasporti pesa di più a causa dell'intenso traffico, ma negli ultimi anni le auto a benzina e i diesel con filtro anti-particolato hanno emesso sempre meno PM10. I trasporti sono però responsabili del 46 per cento delle emissioni di ossidi di azoto, cifra che a Milano sale, secondo l'Ispra, al 70 per cento.

In questo quadro, la politica di contrasto all'inquinamento del Comune si è finora concentrata quasi esclusivamente sui trasporti. All'introduzione dell'Area C nel 2012, con un pedaggio di 5 euro per tutti i tipi di auto ammesse e un introito nelle casse comunali di circa 30 milioni di euro l'anno, è seguita quella dell'Area B nel gennaio 2019 con il divieto di ingresso ai veicoli benzina euro zero e diesel euro 0, 1, 2, e 3. Il blocco per i diesel euro 4 e 5 previsto per il 1° aprile, che avrebbe contribuito alla riduzione degli ossidi di azoto, è stato invece appena rimandato, anche se potrebbe entrare in vigore fra alcuni mesi. L'aumento di piste ciclabili ha portato a molti più spostamenti su due

ruote: negli ultimi due anni, per esempio, lungo corso Buenos Aires le auto sono crollate del 58 per cento mentre bici e motocicli sono cresciuti del 21 per cento.

Tutte queste misure sul traffico non sono però servite a granché. L'apertura dell'Area B era stata propagandata prevedendo un dimezzamento del PM10 nei primi 4 anni, ma l'obiettivo è lontano. Entrerà in vigore a ottobre 2022 il regolamento della qualità dell'aria (approvato due anni fa) con il divieto di installare nelle abitazioni generatori di calore a biomassa, gasolio e kerosene, e usare generatori di calore presenti da più di 10 anni e alimentati a biomassa. La regola non vale però nelle zone non raggiunte dal metano.

È probabile che questa misura aiuterà ad abbattere le polveri sottili a Milano, ma solo se il corpo di Polizia locale effettuerà davvero controlli e sanzioni. Finora, la lotta all'inquinamento è stata troppo concentrata sul traffico. Come nota Ettore Guerriero, ricercatore dell'Istituto sull'inquinamento atmosferico Cnr: «Visto che i trasporti

contribuiscono alle polveri di quasi la metà rispetto ai riscaldamenti, riducendo di una percentuale x i trasporti si ottiene un risultato peggiore di quello di ridurre di una stessa percentuale x i riscaldamenti».

Se nel lockdown le auto hanno circolato meno, poi, i termosifoni sono stati accesi più a lungo, perché si è trascorso più tempo a casa. Il Comune dovrebbe quindi fare molto di più: «Imporre e controllare che negli edifici non si superi una certa temperatura. Sanzionare gli sprechi negli edifici pubblici, come tenere le finestre aperte con il riscaldamento acceso. Infine, ridurre l'uso della biomassa nei riscaldamenti».

Non si ha notizia di cittadini sanzionati per «eccesso di riscaldamento» ma molti hanno ricevuto una multa legata al possesso di un veicolo inquinante. Il danno per la collettività è lo stesso ma lo sforzo di coprirsi in casa e abbassare i termosifoni è minore di quello richiesto ai possessori di auto.

Di recente il ministro per la Transizione economica Roberto Cingolani ha dichiarato che non è necessario abbassare il riscaldamento (di fatto contribuendo a un aumento delle accise), e di pari passo non ha scoraggiato l'acquisto di nuove auto, a vantaggio delle case automobilistiche (e dell'aumento del Pil).

Tra le misure che invece potrebbero incidere c'è l'agricoltura di precisione nelle aree rurali intorno a Milano, con una concimazione pianta per pianta. La sovra-concimazione fa salire le polveri sottili generate dalla trasformazione in aria delle componenti nel concime contenenti azoto. Infine, aumentare i lavaggi nelle strade nei periodi di siccità, come quello attuale, ridurrebbe le polveri sottili da sfregamento. Tutti impegni che potrebbero fare quella differenza che riduzione del traffico e piste ciclabili non hanno mai realizzato. ■



L'ingresso delle auto nell'Area C porta alle casse del Comune 30 milioni di euro l'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA