



La maggior parte delle polveri sottili non sono emesse dai motori, bensì dal riscaldamento urbano. Eppure i Comuni continuano a penalizzare chi utilizza i veicoli privati, e a fare cassa con le multe.

# LE AUTO INQUINANO MA LA LEGNA DI PIÙ

di Giorgio Sturlese Tosi

**Uno studio condotto durante il lockdown ha dimostrato che anche con le strade deserte, i livelli di Pm10 non sono calati.**

**G**ontroordine. La guerra allo smog va combattuta con armi diverse. Domeniche a piedi, zone a traffico limitato, aree A, B e C, blocchi per i veicoli con motore euro 4, 5 e 6 sono strumenti che, com'è sotto gli occhi di tutti, non risolvono il problema. Ogni anno ci adeguiamo alle limitazioni del nostro diritto alla mobilità, ma le colonnine di rilevamento smog sparse per le città continuano a registrare valori di inquinamento da record.

Anche quest'inverno, come sempre, in tutta Italia tornano le vecchie ordinanze e se ne aggiungono di nuove. L'Oms, con uno studio recepito dal nostro Istituto superiore di sanità, ha stabilito che diminuendo il livello di Pm10 (le polveri sottili) si abbatterebbe del 15 per cento la mortalità nelle metropoli, evitando ogni anno, al mondo, due milioni di decessi prematuri. Per Legambiente, a

Milano si registrano 568 morti annue a causa delle emissioni fuorilegge delle auto diesel, per evitare le quali si arriva a chiedere addirittura il «blocco dei veicoli diesel Euro 6 venduti fino al 2019».

Attenzione però, perché l'emergenza coronavirus ha favorito le condizioni per uno studio scientifico, altrimenti irrealizzabile, il cui risultato impongono una profonda riflessione su decenni di lotta all'inquinamento. Le agenzie regionali per la Protezione ambientale di Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Veneto ed Emilia Romagna hanno infatti rilevato un fenomeno inaspettato: nei tre mesi del lockdown, quando le strade delle città erano deserte, i livelli di Pm10 nell'aria sono rimasti pressoché invariati rispetto allo stesso periodo degli anni precedenti. Nello studio si legge: «L'andamento temporale del Pm10 si mantiene per buona parte del mese di

aprire in linea con la media degli anni 2016-2019». Se altri inquinanti, come il benzene, rispettano le congetture più logiche e calano in coincidenza del blocco totale della circolazione introdotto dal Dpcm «Chiudi Italia» del 22 marzo 2020, il particolato Pm10 invece, indicato come il nemico numero uno, non muta durante il lockdown. Lo stesso fa l'ancora più pericoloso Pm 2.5. Lo conferma Raffaele Cattaneo, assessore all'Ambiente di Regione Lombardia: «Non solo la quantità di Pm10 non ha avuto sostanziali ripercussioni dal blocco quasi totale del traffico durante il lockdown, ma anche l'ossido di azoto, i cui limiti ripetutamente violati ci costano milioni di euro di infrazioni, hanno avuto in quelle settimane un calo di appena il 35 per cento. Non c'è quindi una relazione diretta e totale tra diminuzione del traffico e degli inquinanti. Chi riduce la battaglia contro l'inquinamento alla semplice lotta ai diesel e alle auto, deve dire la verità: non sono misure contro l'inquinamento, ma contro il traffico, che spesso rispondono a esigenze dei comuni di fare cassa».

**Insomma, l'unico risultato incontrovertibile dei provvedimenti antismog** è il cospicuo flusso di denaro che rimpingua i municipi grazie alle multe. Denaro di cui i bilanci disastriati dei comuni non possono più fare a meno. Milano, per esempio, nel 2020 ha messo a bilancio 34 milioni di euro per l'ingresso nella zona a traffico limitato chiamata Area C. A Firenze il sindaco Dario Nardella ha annunciato l'imminente installazione di 120 nuovi varchi di accesso alla città; si chiamerà «scudo verde» e allargherà di decine di chilometri quadrati la porzione di città dentro cui non si potrà né entrare né circolare. Con quali risultati sulla qualità dell'aria? E con quali ricadute sulle attività produttive e commerciali che si trovano nella nuova zona interdetta? Nel Torinese, una delle aree più inquinate d'Italia per Pm10 e Pm2.5, dal 1° ottobre, in 37 comuni, non possono circolare veicoli diesel euro 0, 1, 2 e 3. In pianura Padana, da gennaio, resteranno fermi anche i veicoli diesel euro 4 senza filtri antiparticolato.

Così, mentre nel Nord Italia molti dovranno comprarsi un'auto nuova per stare al passo con le schizofreniche ordinanze regionali, sotto la Mole Antonelliana sperimenteranno, sempre coi soldi dei cittadini, un cannone spara acqua contro il Pm10.

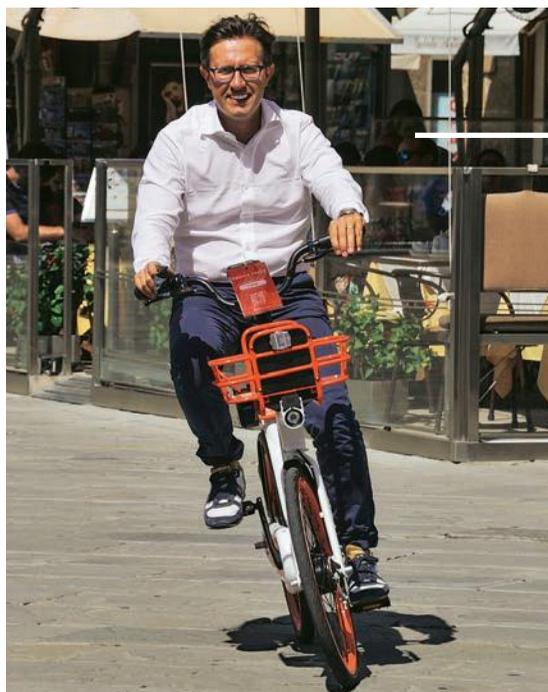


Ma se gli studi di Arpa Lombardia e delle regioni del bacino padano raccontano un'altra verità, non sarebbe il caso di concentrarsi su altri fattori inquinanti? Gli studi rivelano che il riscaldamento domestico, soprattutto quello a legna e a pellet, produce emissioni incomparabilmente più alte delle auto. Venticinque anni di analisi dei dati dell'Inventario delle emissioni in atmosfera di Regione Lombardia (Inemar) raccontano, a chi voglia consultarli, che i picchi di rilevamento di Pm10 nell'aria coincidono con gli spandimenti dei reflui in agricoltura. Ciò significa che quando bloccano il traffico in città, in realtà è colpa degli agricoltori che concimano le coltivazioni con letame, che rilascia ammoniaca.

Anche per questo inverno, però, enti locali e case automobilistiche imporranno la loro tassa raccontandoci un'altra verità. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Un cannone spara acqua, che a Torino promette di abbassare le soglie di Pm10.**



**Dario Nardella, sindaco di Firenze, ha annunciato lo «scudo verde»: 120 nuovi varchi per limitare gli accessi nella città.**