

MILANO

Il blocco del traffico è pura demagogia

ATTUALITÀ

12_12_2011



**Luigi
Mariani**



In base a un'ordinanza del Sindaco di Milano, nelle giornate di Venerdì 9 e sabato 10 dicembre si sono attuati il blocco totale della circolazione dalle 10 alle 18, la chiusura delle scuole ed un piano straordinario di lavaggio delle strade. Gli interventi in questione sono stati giustificati da motivi di tutela della salute pubblica (superamento per più giorni dei limiti di legge per il Pm10).

Vale qui la pena di ricordare che con la sigla Pm10 si indicano particelle microscopiche presenti nell'atmosfera ed il cui diametro è minore di 10 micrometri (10 millesimi di millimetro). I principali problemi alla salute causati da tali particelle sono l'asma, le affezioni cardio-polmonari e la diminuzione delle funzionalità polmonari, per cui il Decreto legislativo 155 del 2010 stabilisce in 50 microgrammi (mg) per metro cubo d'aria il limite da non superare per più di 35 giorni l'anno.

In un mio precedente intervento in tema di blocchi del traffico avevo esortato ad un approccio non ideologico al problema, il che equivale ad utilizzare i dati che la tecnologia mette oggi a nostra disposizione (es. dati meteorologici attuali e previsti, dati di misura delle reti di monitoraggio degli inquinanti, dati da modelli di diffusione degli inquinanti stessi) al fine di assumere le decisioni migliori per la tutela della salute dei cittadini.

Alla luce di ciò è interessante valutare cos'hanno prodotto le due ultime giornate di blocco del traffico a Milano e nell'hinterland e lo facciamo utilizzando le misure di ARPA Lombardia presentate in modo assai efficace all'indirizzo internet http://ita.arpalombardia.it/ITA/qaria/doc_DatiRete.asp.

Da tale sito riprendiamo (vedere figura) i grafici delle concentrazioni di PM10 per Milano, Arese, Monza e Pioltello per il periodo dal 1 al 10 dicembre 2011. Si osservi che in tutti i siti considerati i livelli sono stati assai elevati a inizio dicembre, con massimi che in 3 siti su 4 sono stati raggiunti il giorno 3. Da lì è iniziato un graduale calo che ha portato a scendere sotto la soglia dei 50 microgrammi nei giorni 6 e 8 dicembre, con un lieve superamento registrato il 7. È interessante evidenziare il ruolo determinante giocato dalla circolazione atmosferica - fattore su cui non siamo in alcun modo in grado di agire - sui livelli dei Pm10: solo con la variabilità della circolazione si giustifica infatti il passaggio dai 100 microgrammi di giovedì 1 ai 44 di giovedì 8 avvenuto a parità di emissioni da autoveicoli e da impianti di riscaldamento.

Venendo poi ai giorni del blocco, il 9 e il 10 i valori di PM10 sono di nuovo saliti al di sopra della soglia dei 50 microgrammi per cui verrebbe spontaneo dedurre che il blocco delle auto è stato inefficace nel contenere i livelli di PM10. Una tale deduzione si riferisce ovviamente solo al caso in esame; tuttavia credo sia facile valutarne in modo più esteso la correttezza analizzando le serie storiche dei dati, ivi compresi quelli registrati nelle tante giornate di blocco del traffico che Milano ha subito in passato.

Le auto hanno moltissimi demeriti: se in sosta ingombrano i marciapiedi delle

nostre città dandoci un senso di claustrofobia ed impedendo ai disabili ed alle mamme con carrozzina di muoversi; se in movimento rappresentano un rischio costante per pedoni e ciclisti. Inoltre incresciosi fatti di cronaca recenti ci dicono che esse possono risvegliare nei conducenti istinti barbari che li portano a non soccorrere i pedoni investiti o addirittura ad aggredire le persone che interferiscono con la loro “libertà di circolare e parcheggiare”. Alla luce di ciò trovo che contrastare l’invadenza della automobili nella nostra vita sia un fatto di civiltà.

Ciò non toglie tuttavia che additare il traffico veicolare come responsabile

primario dell’inquinamento invernale da Pm10 può rivelarsi dannoso in quanto sbagliare la diagnosi significa quasi inevitabilmente sbagliare la cura. Se infatti ad una più approfondita verifica risultasse che la causa primaria degli alti livelli di Pm10 in inverno sono gli impianti di riscaldamento si dovrebbe ragionevolmente mirare ad interventi che favoriscano la transizione verso sistemi meno inquinanti, per cui mirare l’attenzione della collettività sulle auto sarebbe solo una perdita di tempo.

Certo, diranno i più informati, a livello annuo il traffico veicolare è responsabile del 50% delle emissioni di Pm10 e gli impianti di riscaldamento del 30% (fonte: dati 2008 per la provincia di Milano dell’inventario Inemar – ARPA Lombardia). Se tuttavia si considera che il riscaldamento ha una fortissima componente stagionale, concentrandosi nei mesi più freddi, la situazione nel mese di dicembre si inverte, con il Pm10 che deriverebbe, secondo mie stime, per il 51% dal riscaldamento e per il 36% dal traffico veicolare. Se a ciò poi si aggiunge che i blocchi del traffico vengono attuati in giorni (domeniche o giorni semifestivi) in cui il traffico è di per sé ridotto, si può forse arrivare a capire il perché degli scarsi risultati conseguiti con l’ultimo blocco.

Insomma: il problema è complesso e proprio per tale ragione è assolutamente necessario abbandonare la demagogia delle “domeniche a piedi” (che, va ricordato, ha radici nei periodi di austerità imposti dalle due crisi petrolifere degli anni 70) e partire invece dai dati, analizzati con l’ausilio di tecnici competenti, per assumere decisioni veramente utili per la collettività.

Figura – Livelli di Pm10 registrati in quattro stazioni di misura dell’ARPA per il periodo dal 1 al 10 dicembre 2011. Per le unità di misura vedere nel testo.

pm10 milano

Image not found or type unknown

pm10 arese

Image not found or type unknown

pm10 monza

Image not found or type unknown

pm10 pioltello

Image not found or type unknown