

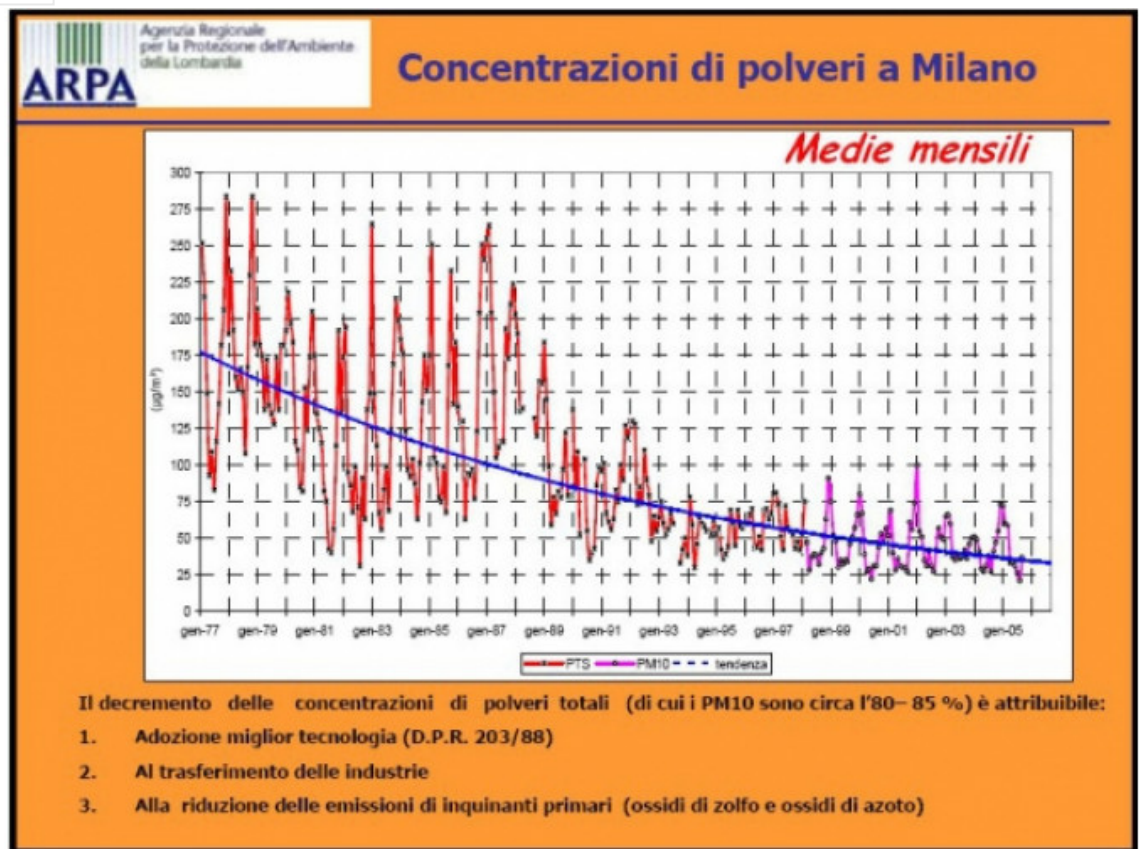
INQUINAMENTO

Paura per l'emergenza smog. Che non esiste

CREATO

21_12_2015

**Francesco
Ramella**



Tutto è cambiato nella realtà ma quasi nulla nell'informazione. Per lo smog è sempre emergenza, quest'anno come dieci o venti anni fa. E, di fronte all'emergenza, non resta che adottare misure eccezionali: blocchi del traffico, targhe alterne, mezzi pubblici gratuiti.

Eppure, da ormai molti anni, la strada è segnata e la direzione di marcia è quella

giusta. "E' difficile fare le previsioni, soprattutto per il futuro" sosteneva il nobel danese Niels Bohr. Vero in generale ma quella della qualità dell'aria è la classica eccezione che conferma la regola. E' possibile affermare senza timore di essere smentiti che, al di là delle oscillazioni annuali correlate alle condizioni meteorologiche più o meno favorevoli alla dispersione degli inquinanti, tra cinque anni la situazione sarà migliore rispetto a quella odierna e la tendenza verso il "bello stabile" sarà ulteriormente rafforzata nel prossimo decennio.

Contrariamente a quanto ritiene la maggior parte degli italiani, l'inquinamento atmosferico nelle nostre città è in calo da svariati decenni. Pensiamo, ad esempio, alle famigerate polveri sottili, quel PM10 che, ci dice l'Organizzazione Mondiale della Sanità, rappresenta il parametro più significativo per valutare gli effetti sulla salute. Ebbene, nei primi anni '70 in una città come Milano o Torino, la concentrazione media annuale di queste polveri era superiore ai 150 microgrammi per metrocubo di aria. Oggi le centraline di rilevamento ci forniscono valori medi nell'intorno dei 40-50 microgrammi. Vi è quindi stata una flessione dell'ordine del 70%.

I dati dell'ARPA Milano

L'andamento delle Pm10

Image not found or type unknown

L'aspetto più intrigante di quanto accaduto finora è quello relativo al settore della mobilità. Il miglioramento della qualità dell'aria si è infatti manifestato non perché abbiamo avuto successo ma nonostante il sostanziale fallimento di quelle politiche di riequilibrio modale (meno auto, più autobus e più treni) che, a partire da Bruxelles per arrivare fino alla più piccola amministrazione locale, sono invariabilmente presentate come essenziali ai fini della sostenibilità ambientale. L'elemento che ha contribuito in misura quasi esclusiva alla riduzione delle emissioni è stato rappresentato dall'avanzamento tecnologico dei veicoli. Una vettura a gasolio immatricolata negli anni '80 dello scorso secolo immetteva in atmosfera una quantità di sostanze inquinanti pari a quella che oggi fuoriesce dai tubi di scappamento di circa una ventina di auto. In assenza dell'abbattimento delle emissioni unitarie, l'aria delle nostre città non solo non sarebbe migliorata ma avrebbe conosciuto un progressivo peggioramento.

Il naturale rinnovo del parco veicolare nei prossimi anni con il conseguente adeguamento di tutti i mezzi ai più recenti standard normativi determinerà un ulteriore contenimento delle emissioni e, quindi, degli effetti negativi sulla salute. Effetti da non sottovalutare ma neppure da sovrastimare. Una spasmodica attenzione verso l'inquinamento collettivo può infatti ridurre l'attenzione dei cittadini sul più grave e rimediabile dei fattori di rischio sanitario: il comportamento individuale. Al riguardo si segnalano le parole di Umberto Veronesi: "un atteggiamento, inaccettabile, è quello di cambiare la realtà dei fatti. Un luogo comune, molto diffuso, è quello di affermare che l'inquinamento atmosferico, specie in città, è tale che una sigaretta in più o in meno non

fa alcuna differenza. È un'affermazione sbagliata e priva di senso: l'inquinamento cittadino provoca bronchiti, allergie, ma la possibilità che provochi tumore al polmone è minima rispetto a quella del fumo di sigaretta. Pochi lo sanno, ma nell'arco alpino, ad esempio in Friuli, dove si fuma molto, l'incidenza del cancro al polmone è superiore (e la speranza di vita inferiore) a quella che si registra in città come Milano o Genova. Impegnarsi per un ambiente più pulito è giusto, ma questo non deve distoglierci dalla lotta contro i tumori".

Forse, accanto alla giusta attenzione per la salute e per l'ambiente, dovremmo iniziare a preoccuparci anche delle conseguenze economiche delle scelte in materia di politica dei trasporti: ogni auto in meno (ed ogni autobus in più) che circola sulle nostre strade comporta una riduzione delle entrate fiscali ed un aumento della spesa pubblica e, quindi, un peggioramento di quel debito pubblico che se la passa assai peggio del cielo di Lombardia.