

SMOG, NEL 2010 MIGLIORANO I DATI

BUONE NOTIZIE SULL'ARIA

di EDOARDO CROCI

È ormai certo che il 2010 si chiuderà come il miglior anno per la qualità dell'aria a Milano. Per la prima volta dovrebbe essere rispettato, sfiorandolo, il limite europeo di 40 microgrammi al metro cubo di media delle concentrazioni annue di polveri sottili. Per quanto riguarda l'altro limite, che richiede di non superare per più di 35 giorni all'anno i 50 microgrammi al metro cubo, benché ancora lontani dall'obiettivo, si raggiungerà il record restando per la prima volta sotto i 100. Questi risultati, sia chiaro, non possono essere considerati un punto d'arrivo né tantomeno un alibi per indebolire le politiche che hanno consentito di raggiungerli. Milano resta una delle città con le peggiori condizioni dell'aria in Europa e gli studi scientifici più recenti con-

fermano le gravi conseguenze sulla salute, la mortalità in eccesso e la perdita di un anno e mezzo di vita a testa, rispetto a condizioni raggiungibili attraverso politiche di risanamento più incisive. Questi risultati smentiscono però alcuni pregiudizi e scetticismi.

Non è vero che i miglioramenti della qualità dell'aria richiedono tempi molto lunghi. Nel 2006 la concentrazione annua era di 54 microgrammi al metro cubo ed i giorni di superamento del limite giornaliero erano 150. Nella fase iniziale della giunta Moratti sono stati avviati piani innovativi per l'ambiente che, a partire da Ecopass e dal potenziamento del trasporto pubblico, hanno consentito di ripulire rapidamente il parco circolante e di ridurre la quota di spostamenti in auto a favore del trasporto pubblico. Non è vero che non servono misure locali perché tanto

l'aria si sposta. Gli ultimi studi del Centro ricerche europeo di Ispra dimostrano che la causa largamente preponderante delle elevate concentrazioni di inquinanti in Lombardia sono le emissioni generate nella stessa regione. Altri studi evidenziano la rilevanza delle fonti locali sull'inquinamento. I miglioramenti ottenuti derivano in gran parte da misure adottate su scala comunale e regionale.

Non è vero che i cittadini non sono disposti a cambiare abitudini. Nel 2008 e nel 2009 si è avuto un aumento di circa il 5 per cento dell'uso del trasporto pubblico; il bike-sharing e i servizi di bus flessibili, come il «bus by night» e i «bus di quartiere», hanno trovato l'immediato favore degli utenti. Laddove ai cittadini sono state offerte alternative valide all'auto queste sono state subito ben accolte. Lo stesso successo nella raccolta

delle firme per i cinque referendum per l'ambiente dimostra la volontà di cambiare. In sostanza, politiche coraggiose e lungimiranti possono incidere profondamente sulla qualità ambientale e sulla salute dei cittadini. Il rinvio a dopo le elezioni amministrative di ogni decisione sul futuro di Ecopass, il rallentamento dei piani per la sosta regolamentata e per lo sviluppo delle corsie riservate, i tentennamenti sulla realizzazione di piste ciclabili ed isole pedonali, l'interruzione del processo di potenziamento del trasporto pubblico sono segnali in controtendenza rispetto all'impostazione originale. Proprio i risultati raggiunti, invece, impongono di proseguire ed anzi rafforzare la strada intrapresa, in vista di traguardi più ambiziosi che possono davvero portare ad una trasformazione urbana sostenibile.