



ITALIA, REPUBBLICA
FONDATA SULLO

smog

LE POLVERI SOTTILI SONO FUORILEGGE OVUNQUE. MA DALLA LOMBARDIA A NAPOLI, NESSUNO È IN GRADO DI FERMARE LE AUTO. ANZI, SI FINISCE SPESSO CON IL FAVORIRE L'EFFETTO OPPOSTO

DI AGOSTINO GRAMIGNA

Centoventisei. È il numero di giorni di superamento dei livelli consentiti di polveri sottili (Pm10) a Milano, da gennaio. Si chiamano sottili, danno l'idea di leggerezza, ma inquinano l'area e la fanno diventare irrespirabile. In molti casi provocano malattie e morte. Secondo il rapporto dell'Oms (i cui dati sono stati confermati due settimane fa in Commissione ambiente del Senato), sono almeno 8 mila i decessi provocati ogni anno dall'inquinamento in Italia.

A Milano la situazione è più grave che altrove. Basti pensare che negli ultimi tre anni la media di sforamenti sui livelli consentiti dalla norma (35 giorni), è stata di 130. Il Comune, sul suo sito, ha ammesso che la vita dei milanesi è diminuita di un anno proprio a causa delle polveri. In termini ambientali e sanitari Milano è fuorilegge. Tanto che la Ue ha dato un ultimatum: o si mette in regola o paga la multa di 820 milioni di euro.

Non si tratta più di slogan o battute cinematografiche (in Johnny Stecchino, Benigni dice che a Palermo il problema è il traffico). Ormai è una certezza scientifica: le auto sono la causa di molte malattie e problemi respiratori, le cui emissioni producono i velenosi Pm10 e Pm 2,5.

Ha fatto il giro del mondo la notizia che pure il Cenacolo, il capolavoro di Leonardo Da Vinci, rischia di essere rovinato dalle polveri. Eppure sono anni che singoli cittadini, associazioni ecologiste, istituti di ricerca e professori universitari, denunciano i rischi per la salute e lanciano allarmi. Sorretti, almeno in teoria, dalle promesse di amministratori, di piccole e grandi città, circa piani faraonici di lotta all'inquinamento. Considerati però i livelli di polveri e di ozono, viene il sospetto che le strategie adottate sono sbagliate oppure carenti. Secondo il Bipe (istituto di studi economici francese), l'aumento del prezzo della benzina ha fatto diminuire, dal 2004, l'uso dell'auto privata in tutta Europa. Tranne che in Italia: nel 2006 circolava lo stesso numero del 1996. Il motivo? Per gli esperti francesi va ricercato nella mancanza di alternativa: l'offerta dei mezzi pubblici non è adeguata. Nel 2015 il trend crescerà dell'1,5%, mentre scenderà del 2% in Europa. Numeri? Si può credere o meno alle statistiche ma a Firenze, città governata da sinistra e am-

bientalisti, il problema esiste eccome (Pm10 costanti, in crescita Pm 2,5). Adirittura la città vanta una ztl (zona a traffico limitato) tra le più grandi d'Europa. Il problema? Le 200 mila auto dei pendolari, gli automobilisti che aggirano le telecamere, i permessi in deroga, i pulmann che scaricano migliaia di turisti.

Non sembra diverso l'andazzo in un'altra realtà, governata quasi sempre dalla sinistra e dai partiti che si rifanno all'ambientalismo. Bologna è stata una delle prime città a discutere sui problemi legati al traffico, assumendo un consulente europeo (Winkler). Sono 30 anni che discute. Il Comune dice che farà «infrastrutture per favorire le basse emissioni, potenziando piste ciclabili e car sharing». Per ora, anche per rispondere alle pressioni dei commercianti, pensa a nuovi parcheggi per auto. Il modo peggiore, secondo esperti ed urbanisti, di combattere il traffico. Negli ultimi dieci anni sono nati oltre 11 mila posti auto. Nei prossimi 4 anni si pensa di raddoppiare. In compenso, nonostante il centro stori-

POLVERI KILLER. Uno studio condotto su 13 città italiane dall'Oms (Organizzazione mondiale della sanità) dice che ogni anno muoiono almeno 8 mila persone a causa del Pm10





co sia blindato dai vigili elettronici, la concentrazione di Pm10 è aumentata nel 2005, ha fatto segnare un boom nel 2006 e nel 2007 siamo già a 70 sforamenti rispetto al limite di legge.

A Napoli la situazione sarebbe ancor più grave, se non fosse che gli amministratori hanno (o avrebbero), si fa per dire, altro a cui pensare, tipo camorra ed emergenza «monnezza». Basta però solo un dato: sono immatricolate 180 mila auto Euro 0, ormai bandite in tutta Europa. Quelle più a norma (Euro 3 e 4) rappresentano solo il 23% del totale. Quando a luglio l'assessore alla mobilità ha annunciato il provvedimento del blocco della circolazione alle auto immatricolate prima del '96, il sindaco Iervolino s'è opposta, sostenuta dalla Cgil. Motivo? Il provvedimento avrebbe penalizzato i cittadini poveri. A Napoli si stima che siano più di 1000 le morti dovute ad inquinamento.

Solo nel 2006, le 8 centraline che monitorano la qualità dell'aria hanno registrato per 70 giorni concentrazioni di Pm superiori ai 50 microgrammi, mentre l'ozono è schizzato 19 volte oltre il livello.

Reazioni dell'amministrazione? L'immancabile elenco di cose fatte: le «non catalitiche» non circolano da lunedì a venerdì, la realizzazione di isole pedonali e le ztl. Peccato che il Wwf, controllando 6 aree pedonali in centro, abbia registrato ogni giorno, in media, 46 attraversamenti di auto e 724 motorini. Piste ciclabili? A Napoli non sanno cosa siano.

Il dato non si discosta molto da quello della Capitale, dove un giorno su tre le polveri sottili superano il limite. Con alcuni record (alla Tiburtina: i livelli di concentrazione

di Pm10 sono ancora superiori) e situazioni paradossali. È il caso di zona Arenula, in pieno centro storico, dal 2007 diventata una ztl. Ci si sarebbe attesi una diminuzione delle polveri sottili. Invece? Sono almeno 65 gli sforamenti registrati. In Campidoglio fanno sapere che sono stati concessi 8 mila permessi in meno, per una contrazione globale di oltre 21 mila auto. Il colpevole allora? Il clima, dice l'assessore all'ambiente Dario Esposito. Che intanto

annuncia nuove e più dure misure contro l'inquinamento per il 2008. E un rafforzamento dei mezzi pubblici.

Lo dicono tutti. Amministratori di piccole e grandi città. Di destra e di sinistra. «Occorre favorire autobus e metrò». In realtà le cose vanno in modo diverso. Paradossalmente, denunciano da anni gli ambientalisti, molte decisioni in tema di

viabilità continuano a favorire l'uso dell'auto. Un esempio? A Milano i cantieri aperti non si contano, con tutto ciò che ne consegue in termini di disagi per i cittadini. Che tipo di cantieri? Costruzione di parcheggi per auto, voluti dall'ex sindaco Albertini. Letizia Moratti non ha mutato rotta: ha annunciato che saranno almeno 150 i progetti che andranno avanti (sul grande affare dei parcheggi, vale la pena di leggere il libro inchiesta *Milano da Morire* di Offeddu e Sansa). Le poche piste ciclabili a tutto servono tranne che ai ciclisti (più di 700 milanesi in bici coinvolti ogni anno in incidenti stradali).

In Lombardia, il presidente Formigoni, uno che aveva promesso che nel 2005 avrebbe fatto circolare solo auto ad idrogeno, si tra-

MILANO

POLVERI ALLE STELLE. Negli ultimi tre anni la media di sforamenti dei valori delle polveri sottili è stata di 130 giorni



ROMA

CENTRO INQUINATO. Nonostante le zone a traffico limitato, le polveri non danno tregua. Nella capitale 7 persone su 10 usano l'auto per spostarsi



ANSA/2

veste da ecologista nelle interviste mentre sponsorizza la costruzione di nuove autostrade (sette). Una di queste dovrebbe collegare Broni a Mortara. Necessaria? Il progetto prevede la realizzazione ai lati di centri commerciali. «Bel modo di penalizzare l'auto», dice il responsabile milanese di Legambiente.

Intanto a Milano, che vanta un sistema di parcheggi interscambio tra i più grandi del mondo e dove quotidianamente si riversano 600 mila auto, si sta giocando una partita importante sul fronte inquinamento: il ticket d'ingresso. Fortemente voluto dal

sindaco Moratti, su cui ha centrato gran parte della campagna elettorale, l'ecopass sarebbe dovuto entrare in vigore il 2 gennaio. Stando invece alle ultime notizie, il provvedimento, messo nero su bianco con delibera a luglio, potrebbe saltare. Per i ripensamenti di alcuni alleati. Cosa è successo? «Che per motivi forse elettorali», dice Enrico Fedrighini (Verdi), «si sta cercando di fare la cosa all'italiana. Definite le regole si cerca di svuotarne il significato». Nella delibera di luglio, il piano prevedeva un pedaggio di 2, 5 e 10 euro (a seconda dell'auto) per entrare nella cerchia dei Ba-

stioni, zona centrale. Adesso c'è chi vorrebbe adottare l'abbonamento: si paga una volta e si può entrare quanto si vuole. Risultato? Bizzarro, dice chi ha fatto due conti. L'ingresso giornaliero verrebbe a costare in media 40 centesimi, meno del prezzo dell'autobus (1 euro). Come dire: milanesi, perché non usate l'auto?

Agostino Gramigna

HANNO COLLABORATO: Benedetta Boldrin, Elisa Garrone, Fabrizio Geremicca, Stefano Landi, Marta Serafini

IN EUROPA SI RESPIRA COSÌ

La direttiva europea 99/30 stabilisce due valori limite per il Pm10: la concentrazione media annua non deve superare 40 microgrammi per metrocubo e quella giornaliera di 50 microg/m3 non deve essere superata più di 35 volte l'anno. Ecco le medie annue di 7 metropoli.

1	HELSINKI	19
2	PARIGI	25
3	LONDRA	28
4	BERLINO	30
5	MADRID	33
6	ROMA	42
7	MILANO	50

(DATI LEGAMBIENTE 2006)

LA LOTTA ALLO SMOG IN 6 MOSSE

→ **ROAD PRICING** Dal 1990 a Oslo le auto pagano il ticket per entrare in centro (gli introiti finanziano la costruzione di strade). A Londra, introdotto dal sindaco Ken Livingstone nel 2002, ha ridotto il traffico del 18%. Fuori dall'Europa funziona a Los Angeles e Melbourne

→ **MEZZI PUBBLICI** Parigi ha 22 linee tra metro, navette e treni veloci, più 14 bus su preferenziali. A Praga il 57% degli spostamenti avviene su mezzo pubblico

→ **SOLARE** Da 5 anni, l'Ordinanza Solar prevede che ogni nuovo palazzo di Barcellona sia provvisto di pannelli solari. Evita l'emissione di 3400 tonnellate di anidride carbonica

→ **CAR SHARING** A Zurigo 27 mila persone condividono 600 vetture, riducendo di 770 tonnellate l'emissione annua di anidride carbonica. Auto in comune anche a Vienna e Helsinki

→ **BIKE SHARING** A Parigi sono oltre 14 mila le biciclette distribuite per la città, una rastrelliera ogni 300 metri. Si noleggiavano bici anche a Goteborg, Berlino, Barcellona e Copenhagen

→ **CASE ECOLOGICHE** Amsterdam scalda 130 mila case sfruttando l'energia prodotta dalla combustione dei suoi rifiuti

QUANDO L'ASSESSORE ALLA MOBILITÀ

ha proposto il blocco delle auto immatricolate prima del '96, il sindaco di Napoli Iervolino s'è opposto: «Così si penalizzano i poveri»