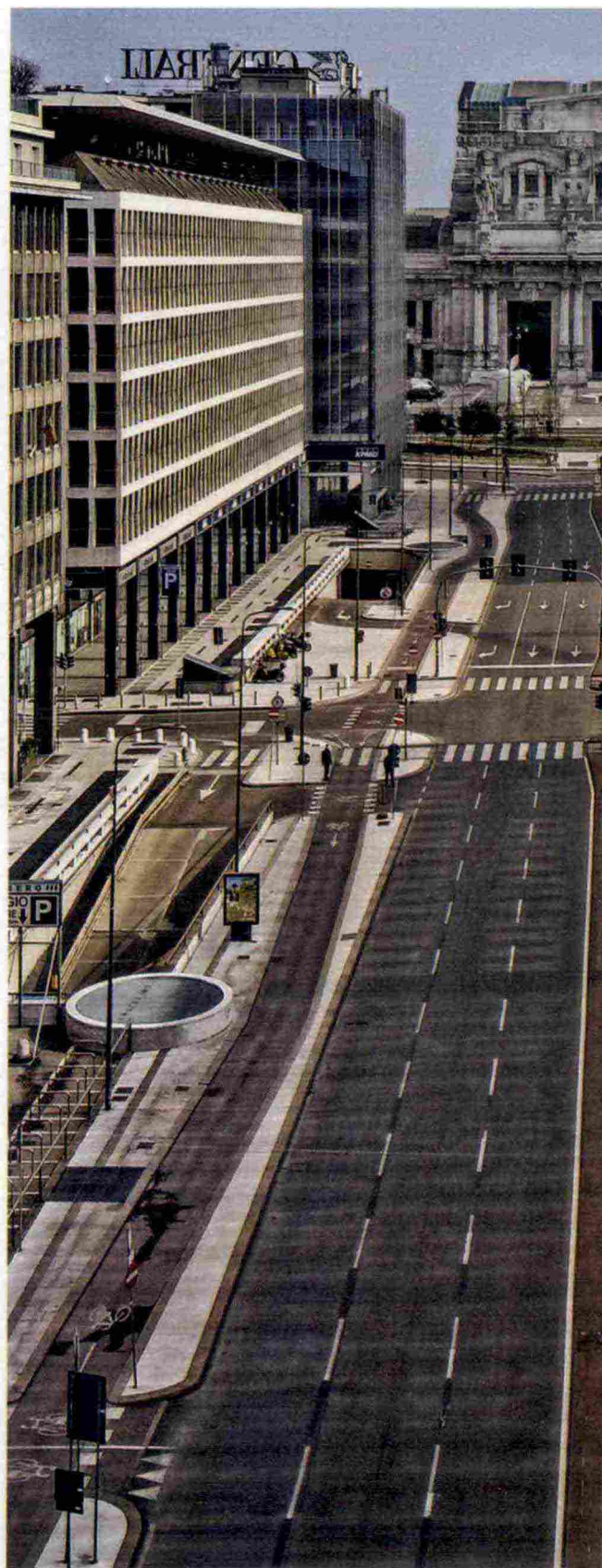


SE FERMARE LE AUTO NON FERMA LO SMOG

Il traffico è in quarantena, eppure non diminuiscono le emissioni nocive di particolato. I «colpevoli» vanno quindi cercati altrove. A cominciare dal riscaldamento di case e uffici.

di Guido Fontanelli

Tutti a casa, poche auto in giro, strade deserte e silenziose. Le misure di contenimento per combattere il coronavirus sono dolorose, ma almeno hanno eliminato quasi completamente le emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto. E finalmente nelle nostre città si può respirare aria pulita. Ma è davvero così? Non proprio. Le prime indagini dimostrano infatti che bloccare il traffico anche per un lungo periodo non elimina le sostanze considerate più nocive per la nostra salute, le polveri sottili Pm10 e Pm 2,5. Secondo l'Agenzia europea per **l'ambiente** ogni anno questi inquinanti sono responsabili della morte prematura di oltre 400 mila persone nel continente, di cui 58 mila in Italia. Inoltre, indebolendo il sistema respiratorio, le polveri sottili potrebbero aver facilitato la diffusione del Covid-19 nella Pianura padana, una delle zone più inquinate d'Europa a causa dello scarso ricambio



AMBIENTE



Via Vittor Pisani,
e sullo sfondo la
Stazione centrale
di Milano,
insolitamente
sgombra a causa
del coronavirus.

Getty images

d'aria e dell'alta densità abitativa. Al secondo posto come pericolosità ci sono gli ossidi di azoto.

Con un crollo del traffico del 75 per cento e dei consumi di carburante dell'80 per cento ci si sarebbe aspettata una forte caduta di questi inquinanti. Invece, come dimostra lo studio condotto dall'Arpa Lombardia *Analisi preliminare della qualità dell'aria durante l'emergenza Covid-19*, le concentrazioni di Pm10 e Pm 2,5 sono diminuite di poco, mantenendosi su livelli simili a quelli del 2019. Certo, contano molto le condizioni meteo. Ma fa una certa impressione leggere che il 25 febbraio a Codogno, allora in piena zona rossa, ci sono «concentrazioni superiori a quelle delle stazioni circostanti, dove invece in quel momento non erano state ancora attuate limitazioni al traffico». Altro caso citato nell'analisi: «Il periodo dal 18 al 20 marzo è stato interessato da un incremento significativo del Pm10 che in alcune stazioni della rete di rilevamento, nonostante la riduzione dei flussi di traffico e di parte delle attività industriali, ha superato il valore limite di 50 microgrammi al metro cubo ed è cresciuto in gran parte della regione. Nelle giornate del 28 e del 29 marzo nella Pianura padana, in particolare nella porzione orientale, sono state osservate concentrazioni di Pm10 molto elevate» probabilmente di origine desertica e sabbiosa.

Situazione simile in Piemonte: a partire dal 9 marzo sia le polveri sottili sia gli ossidi di azoto sono leggermente saliti, per diminuire dall'11 al 15 marzo, quando gli inquinanti sono tornati a crescere fino al 18 marzo. Anche l'Agenzia ambientale della Campania ha analizzato i dati delle centraline situate nelle cinque città capoluogo tra il 25 febbraio e il 31 marzo rilevando un lieve calo di Pm10 e Pm 2,5. Altri sono i risultati per gli ossidi di azoto, emessi soprattutto dai motori diesel, la cui riduzione è stata molto più sensibile, intorno al 40-50 per cento.

La colpa allora è del riscaldamento di case e uffici che, secondo l'Ispra, produce il 38 per cento delle emissioni primarie e secondarie di Pm 2,5, mentre l'Agenzia europea per **l'ambiente** stima che il contributo del riscaldamento alle emissioni di Pm10 sia del 39 per cento (contro il 20 del trasporto). Una particolare responsabilità ricade su stufe a pellet e camini: uno studio condotto dall'Arpa Piemonte nel 2018 a Torino-Lingotto ha mostrato che il riscaldamento a biomassa legnosa provoca in quel quartiere ben il 44 per cento delle concentrazioni di Pm10.

Il bello è che, come già segnalato da Luca Sciortino su *Panorama* del 4 marzo 2020, l'Italia incentiva l'uso di una fonte così inquinante: chi acquista una stufa a pellet può usufruire infatti di un'agevolazione fiscale che vale il 50 o il 65 per cento delle spese sostenute non solo per l'acquisto ma anche per i lavori di installazione. «È assurdo, queste stufe hanno emissioni da 50 a 150 volte più elevate di una caldaia a gas» commenta Andrea Arzà, amministratore delegato di Liquigas e presidente di Assogasliquidi. «È come se si incentivasse l'acquisto di auto precedenti all'Euro 0». L'equivoco sta nel considerare il legno una risorsa rinnovabile: peccato che le foreste sono magari in Germania o Canada e il fumo lo respiriamo in Italia. «Sarà un caso se l'Italia è il primo mercato europeo delle biomasse legnose per uso domestico? Forse perché altrove non sono incentivate?» chiede polemicamente Arzà. Un altro paradosso riguarda l'acquisto di immobili. In teoria dovrebbe essere incentivato l'acquisto di case nuove, più efficienti da un punto di vista energetico. Di fatto si pagano meno tasse se si compra un'immobile vecchio e più inquinante.

Giusto spingere sull'elettrico e sulla riduzione del traffico, ma forse sarebbe il caso che, finita l'emergenza, sindaci, governo e Commissione europea inizino

ad affrontare il tema dell'inquinamento in modo maggiormente scientifico, smettendola di criminalizzare solo l'auto.

In gioco c'è il futuro di un'industria che in Italia contribuisce al 5,6 per cento del Pil: il settore sta subendo un tracollo delle vendite (in marzo dell'85 per cento in Italia e del 51 in Europa) ed è obbligato a rispettare regole sempre più stringenti sulle emissioni, mentre la lotta al diesel spinge i consumatori verso i motori a benzina, che consumano di più.

Come spiega Marisa Saglietto, responsabile ufficio studi dell'Anfia, l'associazione nazionale filiera automobilistica, «contribuiscono alla formazione delle polveri sottili l'usura di freni, pneumatici

e asfalto. Questa sorgente è dunque indipendente dal carburante usato dai veicoli. I motori di nuova generazione poi producono emissioni infinitesimali di inquinanti. Per raggiungere gli obiettivi di qualità dell'aria posti dall'Unione europea, non ci si può limitare a intervenire su un singolo aspetto (traffico veicolare), ma sviluppare un approccio integrato che tenga in considerazione tutti gli aspetti e i settori

(industriale, combustione da biomassa, allevamenti, agricoltura, residenziale)».

«Il blocco del traffico per ridurre l'inquinamento è una presa in giro» aggiunge Arzà. «Occorre invece aiutare i cittadini a sostituire l'auto con una più moderna. E poiché molti non possono farlo perché non hanno i mezzi, abbiamo proposto al governo di offrire un incentivo a chi monta un impianto a gas sulla propria vettura. Una misura che consentirebbe l'abbattimento di polveri sottili e di ossidi di azoto e che, da un punto di vista fiscale, verrebbe compensata dal gettito dell'Iva. Ma la misura non è passata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

38
per cento

Le emissioni primarie e secondarie di Pm prodotte dal riscaldamento di uffici e case.