

# Dal traffico alle pizzerie radiografia dello smog

di Federica Venni

Tubi di scappamento, scarichi dei diesel senza filtro, usura di freni, pneumatici e asfalto. Il traffico: è lui a sedere sempre sul banco degli imputati quando si parla di smog. È lui il principale responsabile delle concentrazioni di Pm10 a Milano: il 45% dei veleni arriva da qui. Nonostante le emissioni prodotte dai veicoli siano negli anni diminuite – così come lo smog in generale – le quattro ruote restano le maggiori responsabili del mal d'aria che affligge la città.

Da dove arrivano esattamente le polveri che in queste settimane stanno sforando i livelli consentiti dalla legge? Da quali sorgenti? Ecco la radiografia di Arpa Lombardia, con una premessa: «Il Pm10 – spiega il responsabile Qualità dell'aria Guido Lanzani – si divide in primario e secondario. Il primo è emesso sotto forma di polveri direttamente in atmosfera da diverse sorgenti, il secondo si forma nell'aria a causa dell'interazione tra varie sostanze. La somma dei due dà i valori che monitoriamo». Scandagliando il Pm10 primario, continua Lanzani, emerge che «la prima sorgente di questo inquinante è il traffico che incide per il 45 per cento». Una cifra che è data per il 22 per cento dall'usura dei freni dei veicoli e dall'effetto dei pneumatici sull'asfalto e per il 21 per cento

dagli scarichi dei diesel. «A ciò bisogna aggiungere un altro fattore: il traffico è anche la prima fonte di ossidi di azoto che mischiati in atmosfera ad esempio con l'ammoniaca prodotta dai campi formano una parte di Pm10 secondario».

Se si guardano le altre sorgenti, invece, il 24 per cento delle polveri sottili primarie arriva dalle combustioni non industriali: i forni a legna delle pizzerie, da soli, incidono per oltre il 10 per cento, i riscaldamenti a legna (i caminetti) per il 5,3 per cento, le caldaie a gasolio per l'1,6 e quelle a metano per lo 0,7 per cento. «Il restante è dato da tanti altri fattori presenti in piccole percentuali che vanno dai solventi alle produzioni industriali fino all'agricoltura».

Certo è che l'apporto del traffico alla formazione di polveri sottili è diminuito e sta diminuendo negli anni, portando con sé una generale diminuzione dell'inquinamento. E anche qui, i dati dell'Arpa parlano da soli: nel 2011, ad esempio, la media annua di Pm10 a Milano è stata di 50 microgrammi al metro cubo (la soglia annua è di 40 microgrammi) mentre lo scorso anno si è fermata a 35, così come nel 2018: i numeri migliori di sempre. Anche i giorni annui di superamento della soglia sono diminuiti: nel 2011 eravamo a 132, nel 2019 sono passati a 72. Sensibilmente diminuiti, dunque, anche se ancora sopra la soglia di 35 stabilita

***Gli scarichi delle vetture restano il nemico numero uno seguiti da combustione e caldaie. Ma il Pm 10 non è mai stato così basso negli ultimi dieci anni***

per legge.

«La proporzione tra le sorgenti, al netto di questo miglioramento – continua Lanzani – è a grandi linee sempre la stessa da dieci anni a questa parte. Se andiamo indietro nel tempo, quando Milano era ancora una città molto industrializzata, le emissioni di quel tipo facevano schizzare i livelli di Pm10». Chiuse le fabbriche in città, dunque, non resta che attaccarsi al traffico – ma non solo – per pulire l'aria: «Nel corso degli ultimi vent'anni – spiega l'amministratore unico di Amat Gloria Zavatta – il Pm10 è calato ma per ridurne ancora le emissioni è necessario agire su più fronti. Progressivamente è cambiata la qualità dei combustibili dei riscaldamenti così come le nuove tecnologie hanno ridotto l'impatto delle auto, ma c'è ancora molto da fare. Bisogna potenziare il trasporto pubblico con un rinnovo dei veicoli verso l'elettrico e serve una completa riqualificazione energetica degli edifici. A ciò vanno aggiunte misure come i blocchi del traffico che quando il meteo non aiuta possono contribuire a non peggiorare la qualità dell'aria». E Area C e Area B sono efficaci? «In città le politiche sono ancora insufficienti – spiega Anna Gerometta dei Cittadini Per l'Aria –. Area B sarebbe molto efficace ma occorre chiudere il cerchio dei varchi il prima possibile e anticipare i tempi sul diesel free».

