IL TRAFFICO

Area C e Area B restano congelate fino alla fine dell'emergenza

Granelli: "Telecamere spente in attesa del ritorno alla normalità e della piena capienza dei mezzi pubblici"

di **Alessia Gallione**

Le telecamere di Area B, la Ztl che blocca ai confini di Milano i diesel più inquinanti, si sono spente per la seconda volta dall'inizio dell'era Covid, il 23 ottobre, insieme alle luci della città e al primo coprifuoco dettato dalla Regione. Quelle di Area C a guardia della Cerchia dei Bastioni, invece, sono state oscurate il 5 novembre, quando la Lombardia è stata dichiarata dal governo zona rossa. E così resteranno. Almeno fino a quando la stretta delle misure anti-Covid non verrà allentata. Perché, conferma l'assessore alla Mobilità Marco Granelli, «considerato il contesto emergenziale e la costante possibilità di entrare da una zona all'altra, riteniamo che non sia il momento di riattivare Area B e Area C».

A Palazzo Marino, ormai, nessuno disegna date precise. E, d'altronde, quando Area B era stata riattivata a metà dello scorso ottobre in perfetta sincronia con l'accensione dei riscaldamenti, era stato lo stesso sindaco Beppe Sala a dettare la parola d'ordine: «Massima flessibilità». Come dire, in quel momento, di fronte all'arrivo della stagione invernale e ai picchi del Pm10, era giusto tornare a difendere Milano dal rischio inquinamento. Così come, con il medesimo pragmatismo, quando la Regione è tornata qualche giorno dopo ad alzare il livello dei divieti, la Ztl che sanziona i diesel è stata rimessa subito in pausa. Con la stessa logica, neanche due settimane dopo il ticket di Area C era stato bloccato. Insieme al pagamento della sosta sulla strisce blu. Tutto fermo sino a quando il livello di emergenza resterà elevato. Non solo. Le telecamere difficilmente potranno essere riaccese se, alla riapertura delle scuole se, la capacità del trasporto pubblico resterà limitata. Eppure, lo stesso Granelli definisce «fondamentali quegli strumenti» nella lotta contro lo smog. E conferma l'attenzione del Comune: «In attesa che la mobilità torni alla normalità stiamo continuando a misurare il traffico». Perché, certo, gli ultimi dati disponibili raccontavano di un numero non elevato – 36.691 – di motori in ingresso in Area C. Ma quella era la fotografia al 3 gennaio, che inevitabilmente cambierà. Come era già accaduto prima di Natale quando, nel weekend di shopping del 18 dicembre, i livelli erano tornati a sfiorare quota 150 mila viaggi quotidiani.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Smog
Un'immagine di Porta Nuova avvolta da un sottile strato di nebbia provocato dalle sostanze inquinanti che restano a livelli elevati in città

L'inquinamento

Nemmeno il lockdown rallenta i livelli del Pm10

di **Federica Venni**

Neanche il lockdown ha fermato lo smog nella Pianura Padana. O meglio, il traffico semi-azzerato durante i mesi di chiusura ha fatto sì calare alcuni inquinanti, ma nel complesso non ha placato il sorvegliato speciale, il Pm10. Quantomeno non in maniera netta come, a logica, ci si aspettava. Così nel 2020 la qualità dell'aria lombarda – e milanese in particolare – ha tradito le aspettative. Un numero su tutti: a Milano il limite massimo giornaliero di polveri sottili è stato sforato per ben 90 giorni.

Ed ecco il dettaglio dei dati, presentati ieri in Regione dall'assessore all'Ambiente Raffaele Cattaneo e dal presidente di Arpa Lombardia Stefano Cecchin. I valori del Pm10, le particelle cioè sotto la lente dell'Ue e che potrebbero costare all'Italia due miliardi di euro di multa, non sono diminuiti come si pensava: perché se le polveri sottili sono rimaste, in linea con il 2019, sotto il limite medio annuo consentito di 40 microgrammi al metro cubo, è anche vero che in molte province lombarde è aumentato sensibilmente il numero di giorni in cui il particolato è schizzato sopra i 50 microgrammi (limite massimo giornaliero): soprattutto a Milano dove le giornate da bollino rosso sono state ben 90 (l'Europa ne tollera un massimo di 35 all'anno), contro le 72 del 2019 e dove la media annua di concentrazioni è rimasta più o meno nei valori dell'anno prima. Non è andata tanto meglio a Cremona (78 giorni oltre i limiti), Mantova e Monza (66), Pavia (64), Brescia (62), Lodi (59), Bergamo e Como (46). Le uniche province "pulite" sono state Varese (25), Lecco (24) e Sondrio (7).

A diminuire, invece, in maniera sensibile è l'No2, il biossido di azoto, inquinante che, diversamente dal Pm10 sul quale incidono molti fattori (auto, riscaldamenti, industrie, agricoltura e perfino i forni delle pizzerie), è direttamente collegato al traffico. In sintesi, spiega l'Arpa, la riduzione dei veicoli in circolazione dovuta alla pandemia ha dato risultati diversi a seconda delle sostanze prese in considerazione sulla cui mancata dispersione hanno influito le scarse piogge di gennaio, febbraio e novembre. Per l'assessore Cattaneo tutto ciò è la prova che «il traffico non è la principale causa dell'inquinamento», soprattutto se si considera come parametro il Pm10. Il contrario di quanto invece sostengono le associazioni ambientaliste secondo cui, lo spiega Anna Gerometta dei Cittadini per l'Aria, la chance di avere un 2020 più respirabile si è persa, ad esempio a Milano, «a causa di misure come la sospensione di Area C ed Area B che, soprattutto nei mesi scorsi di ripresa, hanno portato in città moltissime auto inquinanti». E se, scorrendo i grafici dell'Arpa, possiamo rallegrarci per un'aria sicuramente più pulita di dieci o vent'anni fa, non basta: «Non serve un miglioramento così lento – incalza Gerometta –, dobbiamo agire adesso con misure che diano risultati nel breve termine, non nel 2030». Per l'assessore milanese alla Mobilità Marco Granelli, che ha fatto della lotta al traffico uno dei suoi cavalli di battaglia, è vero che le auto «non sono le sole responsabili dello smog», ma certo è che «sempre secondo Arpa, a Milano l'auto pesa per il settanta per cento del NOx (ossidi di azoto *ndr*) e per il 45 per cento del Pm10». E la soluzione per respirare meglio? Non potendo vivere in attesa della pioggia, concordano tutti, servono misure per mitigare gli effetti dei riscaldamenti, delle combustioni industriali e agricole, dei tubi di scappamento delle auto. Il Comune di Milano, con incentivi per la sostituzione di caldaie e veicoli inquinanti, ha sborsato fino ad oggi quasi 25 milioni di euro, spiega Granelli, e la Regione, ha annunciato ieri Cattaneo, ne mette a disposizione 100 (una buona parte dei fondi sono statali) per il biennio 2021-2022.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Secondo il rapporto Arpa sulla qualità dell'aria nel 2020 Milano ha superato per 90 giorni la soglia limite delle polveri sottili

Promossi e bocciati

90
Milano
È al primo posto nella classifica provinciale degli sforamenti al limite europeo del Pm10. Il dato è molto peggiore rispetto al 2019 quando le giornate fuori limite erano state 72

78
Cremona
È al poco invidiabile secondo posto della classifica e precede Mantova e Monza a quota 66 e Pavia a quota 64

7
Sondrio
È la provincia con meno sforamenti nell'ultimo anno seguita da Lecco con 24 e Varese con 25 giornate nere