

## la lotta all'inquinamento

# Condanna antimog della Ue per le città avvelenate dai diesel

SARA BERNACCHIA

di Sara Bernacchia L'Italia, in particolare in aree come Milano, Bergamo e Brescia, ha «sistematicamente e continuamente» superato i limiti annuali di biossido di azoto consentiti trail 2010 e 2018. Lo ha stabilito dalla Corte di giustizia dell'Unione europea, accogliendo un ricorso della Commissione nell'ambito di una procedura d'infrazione.

Per i giudici non sono state adottate le misure necessarie a garantire il rispetto dei limiti dell'No2( prodotto da combustioni ad alta temperatura, come quelle dei motori diesel) e non valgono le «giustificazioni» addotte, come gli investimenti da mettere in opera, la tendenza al ribasso dei valori o la configurazione orografica di alcune zone. «La sentenza non è una sorpresa, sapevamo che sarebbe andata in questa direzione, come avvenuto per il Pm10 nel novembre 2020 e per il biossido diazoto per la Francia nel 2019 - spiega l'assessore regionale ad Ambiente e clima, Raffaele Cattaneo -

La Lombardia con le Regioni del bacino padano e il governo sta lavorando alacremente, a maggior ragione dopo la condanna per i superamenti del Pm10, per attuare ulteriori misure per ridurre gli inquinati ed evitare l'irrogazione di sanzioni».

Ad ottobre, per esempio, scattano le limitazioni dei veicoli Euro 4 diesel. La sentenza non comporta immediatamente una multa, ma di certo è un monito. Il giudizio, infatti, riguarda il periodo 2010-2018, ma il monitoraggio proseguirà. E, benché - come precisa la Regione - negli ultimi anni la riduzione delle emissioni di No2 in Lombardia sia stata significativa («25 anni fa solo due stazioni rispettavano tale limite, mentre nel 2021 erano 80 su 86»), c'è ancora da fare. «Sicuramente Milano dal punto di vista dell'inquinamento deve lavorare molto, ma il regolamento per la qualità dell'aria e il piano aria e clima puntano a questo», aggiunge da Palazzo Marino l'assessora all'Ambiente Elena Grandi, che ricorda come «tra le misure più urgenti ci siano la creazione di Ztl in aree sensibili», che si aggiungono agli interventi «per l'uso del trasporto pubblico e la mobilità attiva e la riduzione del ricorso all'auto e per l'efficiamento energetico».

Si dovrebbe «avere il coraggio di applicare le misure previste - incalza Carlo Monguzzi, capogruppo dei Verdi in Consiglio comunale - . Area B, per esempio, è un'ottima iniziativa, ma le deroghe ne riducono l'efficacia: spostare il divieto d'ingresso per i diesel Euro 5 da marzo a ottobre non aiuta, così come il Move-in, che consente a queste auto di circolare comunque per 2.000 chilometri all'anno. Servono azioni decise». E la richiesta delle associazioni è la stessa: «Per il problema del biossido di azoto sarebbe utile sostituire le auto diesel con quelle a benzina, ma è chiaro che si debba fare un ragionamento complessivo - spiega Marco Ferrari di Genitori Antismog - . Bisogna ridurre il trasporto privato. Del resto tra le cause dello sfioramento c'è l'alta presenza di auto, di cui la metà



**CENTRO FUNERALE**  
Milano  
Servizio 24 ore su 24  
02 6705515  
www.centrofunerale.it

è diesel » . L'appello è ad agire in fretta. «La pianificazione e attivazione delle misure deve essere più veloce», aggiunge Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria, che attacca « le misure incoerenti, come il "Move in"» e sollecita l'adozione di « tutte quelle, ormai note, che consentano di dimezzare il traffico, in favore di una mobilità diversa». © RIPRODUZIONE RISERVATA.